BILAGA 1

SUNDSVALL LOGISTIKPARK

Sammanträdesprotokoll
Per Capsulam

Sammanträdesdatum	Sammanträde nr	Sida
2015-07-03	7/2015	

Styrelsesammanträde Per Capsulam för Sundsvall Logistikpark AB den 3 juli 2015

Sid nr

§ 74 Sammanträdets öppnande och justering 2
§ 75 Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för en containerhamn 2
§ 76 Nästa sammanträde 2
§ 77 Avslutning 2

Fotokopians överensstämmelse med originalet intygas:

LARS NORDKVIST

SUNDSVALL LOGISTIKPARK

Sammanträdesprotokoll
Per Capsulam

Sammanträdesdatum	Sammanträde nr	Sida
2015-07-03	7/2015	1

Styrelseledamöter	Anita Bdioui	Ordförande	
	Jan-Olov Lampinen	Vice ordförande	
	Desislava Cvetkova	Ledamot	
	Petra Ebbing	Ledamot	
	Lars Holmgren	Ledamot	
Revisorer för kännedom	Bo Byström	Lekmannarevisor, ersättare	
	Lena Brunzell	Lekmannarevisor, ersättare	
	Lars Nordenö	Auktoriserad revisor, PWC	
Tjänstemän	Åke Jonsson	VD	060-19 25 99
	Carina Sandgren	Projektchef	060-19 11 80
	Ewa-Britt Norén	Sekreterare	060-19 11 10

Protokollet omfattar §§ 74–77

Anita Bdioui
Ordförande

Jan-Olov Lampinen
Vice ordförande

Desislava Cvetkova
Ledamot

Petra Ebbing
Ledamot

Lars Holmgren
Ledamot

Ewa-Britt Norén
Sekreterare

Fotokopians överensstämmelse
med originalet intygas:

Lars Nordenö

§ 74 Sammanträdets öppnande och justering

Ordförande hälsar alla välkomna och förklarar sammanträdet öppnat.

SLPAB-2015-00020

§ 75 Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för en containerhamn

Beslut

Styrelsen beslutar

att till Mark- och Miljödomstolen lämna in ansökan om tillstånd enligt 9 och 11 kap. miljöbalken för anläggande och drift av en containerhamn m.m. i Sundsvall, på fastigheterna Korsta 7:1 m.fl, samt

att ansöka om dispens från förbudet att dumpa muddermassor enligt 15 kap. miljöbalken.

---

§ 76 Nästa sammanträde

Styrelsen beslutar

Datum & Tid: 2015-09-10, kl. 08.30–12.00

Plats: Kommunhuset, rum 604 A Parken

---

§ 77 Avslutning

Ordförande tackar för visat intresse och avslutar därmed sammanträdet.

Fotokopians överensstämmelse med originalet intygas:

LARS NORDKVIST

SLPAB-2015-00031

§ 68 Inlämnande av miljöprövningsansökan

Beslut

Styrelsen beslutar

att under vecka 27 fatta beslut per capsulam om inlämnande av miljöprövningsansökan till Mark- och miljödomstolen.

Sammanfattning

Bolaget avser att till Mark- och miljödomstolen lämna in en miljöprövningsansökan under sommaren 2015. Ansökan gäller byggande och drift av ny containerhamn i anslutning till nuvarande Tunadalshamnen. Arbetet med ansökan pågår och beräknas vara avslutat under juni månad.

Efter muntlig information vid dagens styrelsesammanträde och genomgång vid styrelsekonferens 2-3 juni kommer förslag på ansökan att skickas ut till styrelsen för synpunkter. Styrelsen föreslås under vecka 27 fatta beslut per capsulam innan ansökan skickas till Mark- och miljödomstolen.

Överläggning

VD delar ut en reviderad skrivelse till styrelsen och han tillsammans med projektchefen redogör för ärendet.

Beslutsunderlag

- PM-Beslut 2015-05-12, *reviderad skrivelse daterad 2015-05-22 delas ut vid sammanträdet*
- Presentationsmaterialet, *delas ut*
- Samrådsunderlaget, *delas ut*

SLPAB-2015-00026

§ 54 Instruktion för verkställande direktören

Beslut

Styrelsen beslutar

att efter korrigering utifrån diskussion vid dagens sammanträde fastställa förslaget till instruktion för verkställande direktören, daterat 2015-05-11.

Sammanfattning

VD ska enligt aktiebolagslagens (ABL) 8 kap § 29 sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar. Det tidigare kravet på att styrelsen i ett aktiebolag skulle utfärda en VD-instruktion gäller numera endast publika aktiebolag[2]. Moderbolaget Stadsbacken AB rekommenderar ändå att styrelsen ställer ut en arbetsordning till VD så att det finns nedskrivet vad som faktiskt åligger VD.

VD:s ansvar för bolagets verksamhet enligt ABL begränsas dock inte genom denna instruktion.

Överväganden

Instruktionen är oförändrad jämfört med den som styrelsen senast fastställde.

Överläggning och beslutsgång

Petra Ebbing uppmärksammar styrelsen på en felskrivning under de allmänna befogenheterna i förslaget till instruktion för VD. Rätt paragraf ska vara 29 och inget annat.

Styrelsen enas om att, efter ovan nämnda korrigering, fastställa förslaget till instruktion för VD.

Beslutsunderlag

- PM-Beslut daterat 2015-05-11
- Instruktion för verkställande direktören – förslag 2015-05-11

---

[2] ABL 2005:551 8 kap 7 § upphävd genom lag 2014:539

2015-05-11

SLPAB-2015-00026

Instruktion för verkställande direktören (VD)
Sundsvall Logistikpark AB

Fastställd av styrelsen 2015-05-22, § 54.

Allmänna befogenheter

VD skall handha bolagets löpande förvaltning enligt 8 kap 29 § aktiebolagslagen (ABL) och enligt de riktlinjer och anvisningar som styrelsen meddelar.

VD:s ansvar för bolagets verksamhet enligt ABL begränsas ej genom denna instruktion.

Övrigt

1. VD handhar bolagets löpande förvaltning. Häri ingår

a) **att** leda bolagets verksamhet;

b) **att** verkställa styrelsens beslut;

c) **att** inom ramen för av styrelsen antagen verksamhetsplan och budget ingå för verksamheten erforderliga avtal.

Inskränkningar i beslutsrätten (beslut fattas av styrelsen)

– avtal där bolagets åtagande överstiger 1 milj. kr;
– avtal där avtalets längd uppgår till mer än 24 månader;
– avtal med automatisk förlängning;
– investeringar överstigande 1 milj. kr;
– avtal om köp eller försäljning av fast egendom;
– uppta lån för bolagets räkning;
– övrigt där ärendet är av större betydelse.

d) **att** anställa personal;

e) **att** placera bolagets likvida medel;

f) **att** fullgöra arbetsgivarens förhandlings- och informationsskyldighet enligt MBL;

g) **att** avskriva fordringsbelopp ej överstigande 1 basbelopp;

h) **att** försälja utrangerade tillgångar;

i) **att** besluta om tjänstledighet, semester, reseersättningar och externutbildning;

j) **att** besluta om uppsägning och omplacering av personal som anställs av honom;

Fotokopians överensstämmelse med originalet intygas:

k) **att** tillse att anställd som i sitt arbete får del av uppgifter för vilka sekretess skall råda undertecknar särskild sekretessförbindelse;

l) **att** besluta om rättsliga åtgärder i händelse av tvist vari bolaget utgör part;

m) **att** pröva om handling kan utlämnas till allmänheten;

n) **samt att** i övrigt vidta de åtgärder och fatta de beslut som erfordras för den löpande verksamhetens behöriga gång.

2. VD skall fatta beslut i förvaltningsfråga som annars ankommer på styrelsen om styrelsens beslut ej kan avvaktas utan väsentlig olägenhet för bolaget. Om det är möjligt skall beslutet föregås av samråd med styrelsens ordförande. Styrelsen skall så snart som möjligt underrättas om åtgärden.

3. VD skall sörja för att bolagets bokföring fullgörs i överensstämmelse med lag och att medelsförvaltningen sköts på ett betryggande sätt.

4. VD skall omedelbart underrätta styrelsens ordförande när anledning förekommer att styrelsen tar ställning till viss uppkommen fråga.

5. VD skall efterkomma och verkställa styrelsens beslut om dessa tillkommit i behörig ordning.

6. VD skall fortlöpande informera styrelsen om bolagets förhållanden.

7. VD skall i samråd med styrelsens ordförande bereda styrelseärenden och föredra dessa vid styrelsens sammanträden.

8. VD skall årligen upprätta och underställa styrelsen förslag till treårsplan, verksamhetsplan och årsbudget. Tidplanen för arbetet skall anpassas till den tidplan som gäller för redovisning av planerna inom Stadsbackenkoncernen.

9. VD skall utöva erforderlig kontroll och tillsyn över bolagets övriga befattningshavare.

10. VD äger rätt att inom ramen för sin behörighet delegera beslutanderätt till annan tjänsteman inom bolaget samt att utfärda fullmakt. För beslut som fattats med stöd av delegation ansvarar VD.

11. VD får ej handlägga fråga rörande avtal mellan honom och bolaget. Detsamma gäller ifråga om avtal mellan bolaget och tredje man om han i frågan har ett intresse som kan vara stridande mot bolagets.

BILAGA 2.1

Kammarkollegiet
ADVOKATFISKALSENHETEN

Torgny Norberg
08-7000882

2012-07-23

Dnr 4.3-4872-12

ANKOM
2012 -08- 14
SUNDSVALL
LOGISTIKPARK AB

Carina Sandgren
Sundsvall Logistikpark AB
c/o Sundsvalls kommun
851 85 Sundsvall

Tillstånd att disponera allmänt vattenområde för dumpning av muddermassor vid Draget i Sundsvalls kommun

Kammarkollegiet medger att Sundsvall Logistikpark AB får disponera allmänt vattenområde för dumpning av muddermassor i den omfattning och på den plats som framgår av ansökan och kartbilaga (biläggs). Tillståndet gäller under förutsättning av erforderliga tillstånd i övrigt lämnas samt att dispens från dumpningsförbudet medges (15 kap. 33 § miljöbalken).

Allmän upplysning

Vad som är allmänt vattenområde regleras i lagen (1950:595) om gräns mot allmänt vattenområde. Beslut om rådighetstillstånd innebär inte någon exklusiv rätt till att nyttja sådant område.

Torgny Norberg
Kammarråd

POSTADRESS
Box 2218, 103 15 Stockholm

TELEFON
08-7000 800

E-POST
torgny.norberg@kammarkollegiet.se

PLUSGIRO
95 06 55-1

BESÖKSADRESS
Birger Jarls torg 14 Riddarholmen

TELEFAX
08-7000 988

INTERNET
www.kammarkollegiet.se

BANKGIRO

Carina Sandgren

Kammarkollegiet
Ink 2012 -07- 17
Dnr 4.3-4872-12
Aktbil. 1

Kammarkollegiet
Box 2218
103 15 Stockholm

Ansökan om rådighet för att dumpa på allmänt vatten, Draget i Sundsvalls kommun

Sundsvalls Logistikpark AB ansöker härmed om rådighet för att dumpa muddermassor på allmänt vattenområde vid Draget i Sundsvalls kommun. Underlag för att det är allmänt vattenområde bifogas, bilaga 1.

Bakgrund

Sundsvall Logistikpark kommer att ansöka om tillstånd enligt miljöbalken för att anlägga och driva en containerhamn och en kombiterminal i Sundsvall, utfyllnad av intilliggande vattenområde samt kulvertera en del av Tunabäcken. Hamnen ligger i direkt anslutning till den befintliga Tunadalshamnen.
Den planerade tekniska utformningen av kajen och konstruktionerna för utfyllnaden innebär behov av att muddra. Volymen muddringsmassor beräknas vara ca 165 000 m^3, varav ca 10 000 m^3 bedöms vara förorenade. De förorenade muddermassorna planeras att tas omhand genom stabilisering och därefter placeras inom ett invallat utfyllnadsområde. En alternativ hantering av de förorenade massorna kan vara att de avvattnas och deponeras på godkänd deponi. De förorenade massorna kommer att hanteras enligt de kriterier som finns för förorenad mark.

Syftet med dumpningen

Syftet med dumpningen är att ta omhand ca 152 000 m^3 muddermassor som inte bedöms vara förorenade. Alternativ hantering, deponering på land eller stabilisering och därefter användning som utfyllnad i vattenområdet bedöms inte vara tekniskt eller ekonomiskt motiverat.

En ansökan om dispens från dumpningsförbudet kommer att göras.

Dumpningsplats, Draget

Ansökan avser dumpning inom allmänt vattenområde i Draget, Sundsvalls kommun. I bilaga 2 är området markerat på sjökort och i tabellen nedan anges koordinater och positioner för dumpningsområdet.

Koordinater för den ansökta dumpningsplatsen i Draget är

RT90		Sweref 99 17 15		Lat	Long
1581889	6916081	6915718.05	157046.17	62°20 52.66	17°23 9.70
1582606	6916302	6915922.97	157767.86	62°20 59.23	17°23 59.89
1583000	6915146	6914758.57	158135.93	62°20 21.59	17°24 25.27
1581957	6915091	6914726.86	157092.05	62°20 20.64	17°23 12.74

Den aktuella dumpningsplatsen består av en ackumulationsbotten med ett djup av 50-60 meter och har av SGU[1] bedömts ha goda förutsättningar för sedimentation och därmed vara en lämplig plats för dumpning. En del av det nu aktuella området användes som dumpningsplats vid byggande av kajer vid Tunadalshamnen år 2004 (100 000 m^3).
Inom området har även dispens meddelats för ytterligare två dumpningar som ännu inte har genomförts, nämligen för muddermassor från Norra kajen (20 000 m^3), samt från byggandet av E4-bron (30 000 m^3).

SGU har i en rapport från juni 2012 (SGU-rapport 2012:16, "Utredning om tipplats Draget sydväst Alnön kan rymma muddermassor från planerad logistikpark i Sundsvall", I Cato och B Kjellin), samt i kompletterande PM, daterat 2012-06-29, ("Bedömning av havsbottens höjning vid tippning av 202 000 m3 inom föreslagen utvidgad tipplats i Draget, Sundsvalls kommun", I Cato) bedömt att platsen även har kapacitet för muddermassorna från planerad containerhamn.

Tidpunkt för dumpningen

Arbetena beräknas påbörjas under hösten det år som tillstånd för vattenverksamhet meddelas och pågå under två säsonger. Om inga överklaganden sker och miljödomstolens handläggningstid är ett år så beräknas arbetena påbörjas under fjärde kvartalet 2013. Beroende på

---

[1] Cato, I., & Kjellin, B., 2004: Bottenundersökningar utanför Tunadalshamnen, i Draget och öster om Draghällan i västra Sundsvallsbukten. SGU-rapport 2004:5, 37 sid.

Cato, I., & Kjellin, B., 2006: Bedömning av bottenförändringar mellan 2003 och 2006 vid muddertippningsplats Draget i västra Sundsvallsbukten. SGU maringeologi rapport nr 2006:1, 8 sid.

överklaganden av detaljplan och/eller miljötillståndet kan tidpunkten för starten av arbetena fördröjas.

Vår ansökan

Sundsvall Logistikpark AB begär härmed rådighet för att få dumpa på allmänt vatten.

Sundsvall 2012-07-13

Åke Jonsson
Vd Sundsvalls Logistikpark AB

Bilaga 1	Utredning från Sundsvalls kommun, lantmäterikontoret, om att området är allmänt vatten
Bilaga 2	Utdrag ur sjökort med dumpningsområdet inlagt

SUNDSVALLS
KOMMUN
Lantmäterikontoret

2012-07-12

Lena Hugosson

Sundsvalls Logistikpark AB

Utredning ang. allmänt vatten i Draget

På uppdrag av Sundsvall Logistikpark AB, har Lantmäterikontoret utrett om det markerade området (pkt 5-6-7-8 på bifogad karta) i djuphålan Draget ligger inom allmänt vatten.

För detta område gäller, enligt 2§ i lagen (1950:595) om gräns mot allmänt vattenområde, att allt vatten inom 300 meter från fastlandet eller från ö av minst etthundra meters längd är enskilt. Utanför denna gräns är vattenområdet allmänt. Lantmäterikontoret har utgått från den digitala strandlinje som finns redovisad i GSD-fastighetskartan framställd av det statliga Lantmäteriet och redovisad i kartprojektionen Sweref 99 17 15.

Lantmäterikontoret har funnit att hela det markerade omådet (5-6-7-8) ligger inom allmänt vatten och att punkt 7 ligger på gränsen till enskilt vatten.

Lena Hugosson
bitr. förvaltningschef
Lantmäterikontoret

Postadress
851 85 Sundsvall

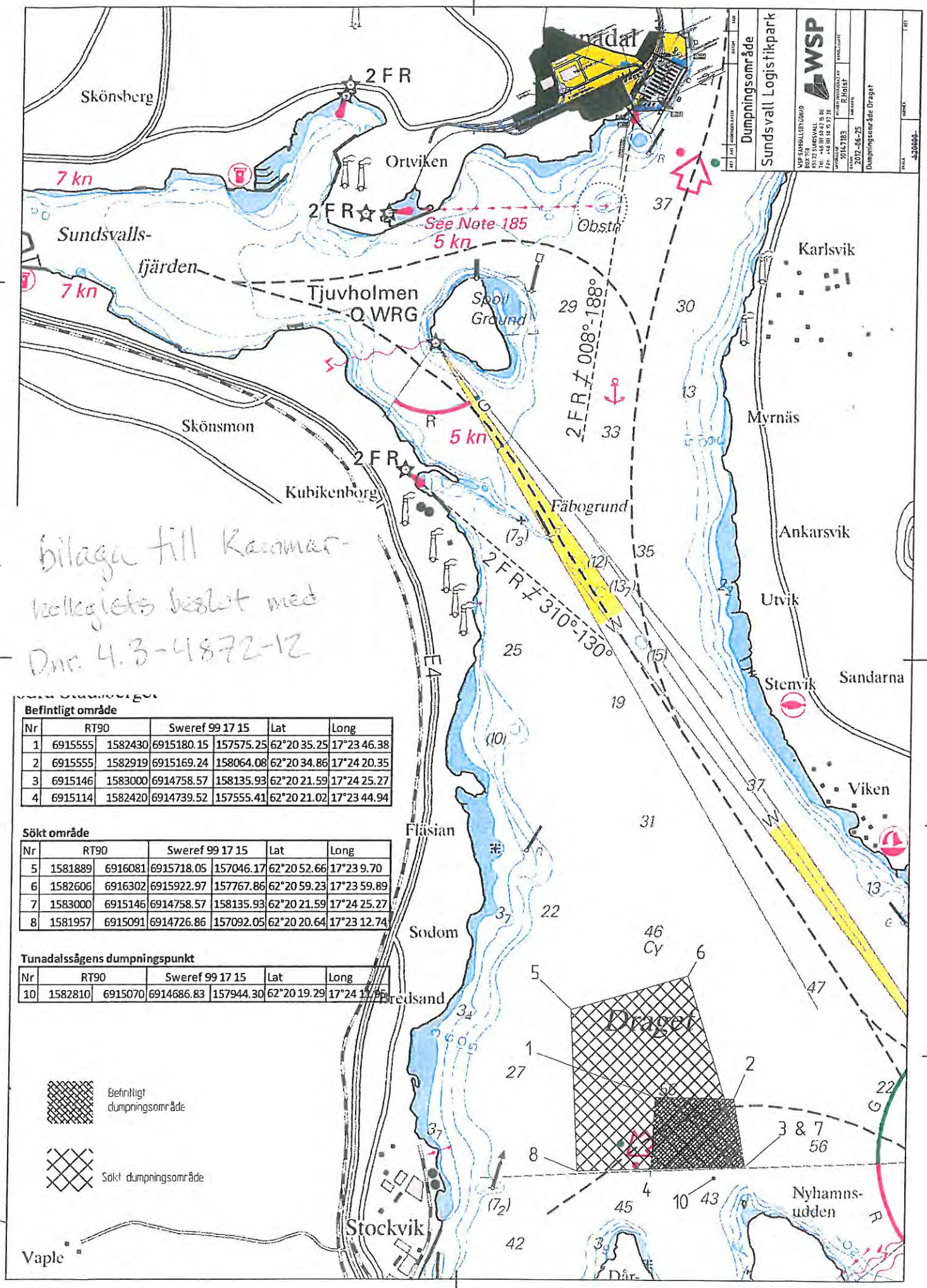
Besöksadress
Norrmalmsgatan 4

Telefon
060-19 10 00

Telefax
060-15 58 77 mynd

E-post och webbplats
lantmaterinamnden@sundsvall.se
www.sundsvall.se

Bank- och postgiro, Org.nr
Bankgiro: 991-1884
Postgiro: 12 58 80-5
Organisationsnr: 212000-2411



bilaga till Kammarkollegiets beslut med Dnr. 4.3-4872-12

Befintligt område

Nr	RT90		Sweref 99 17 15		Lat	Long
1	6915555	1582430	6915180.15	157575.25	62°20 35.25	17°23 46.38
2	6915555	1582919	6915169.24	158064.08	62°20 34.86	17°24 20.35
3	6915146	1583000	6914758.57	158135.93	62°20 21.59	17°24 25.27
4	6915114	1582420	6914739.52	157555.41	62°20 21.02	17°23 44.94

Sökt område

Nr	RT90		Sweref 99 17 15		Lat	Long
5	1581889	6916081	6915718.05	157046.17	62°20 52.66	17°23 9.70
6	1582606	6916302	6915922.97	157767.86	62°20 59.23	17°23 59.89
7	1583000	6915146	6914758.57	158135.93	62°20 21.59	17°24 25.27
8	1581957	6915091	6914726.86	157092.05	62°20 20.64	17°23 12.74

Tunadalssågens dumpningspunkt

Nr	RT90		Sweref 99 17 15		Lat	Long
10	1582810	6915070	6914686.83	157944.30	62°20 19.29	17°24 12.66

SLPAB-2015-00020

BILAGA 2.2

Upplåtelse av nyttjanderätt

Såsom arrendator av område av fastigheten Korsta 8:1 upplåter Sundsvall Hamn AB (org.nr. 556015-8072) nyttjanderätt för Sundsvall Logistikpark AB (org.nr. 556789-7383) i nämnda fastighet.

Nyttjanderätten innebär att Sundsvall Logistikpark AB äger full rådighet att ansöka om tillstånd enligt miljöbalken till anläggande och drift av en containerhamn m.m. (på fastigheten Korsta 8:1). Detaljplan för Sundsvall Logistikpark finns. Den antogs av kommunfullmäktige 2012-06-18 och vann laga kraft januari 2014.

Sundsvall den 16 juni 2015

Sundsvall Hamn AB

Anita Bdiuoi
Ordförande

Anders Nordström
VD

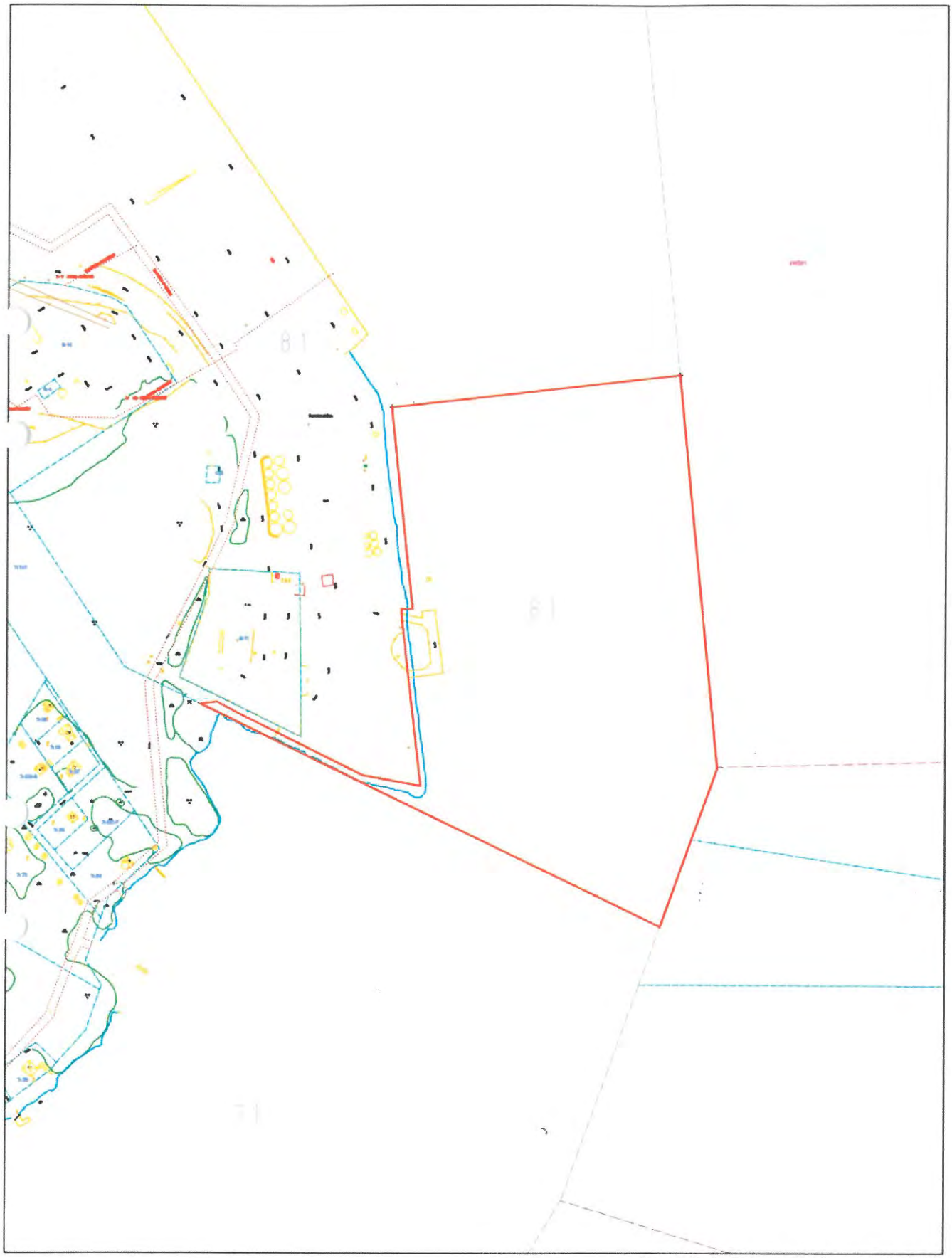
Sundsvalls kommun

Gunnar Westerlund
Avdelningschef
Mark och Exploatering

Karta tillhörande upplåtelse av nyttjanderätt från Sundsvall Hamn AB till Sundsvall Logistikpark AB

2015-06-15

Kartredovisningen har inte rättsverkan, jämför mot beslut i lantmäterihandlingar



Copyright Sundsvalls kommun, Stadsbyggnadskontoret 2012

0 50 100 150 200 250m

Skala 1:5000

Upplåtelse av nyttjanderätt

Såsom ägare av fastigheten Korsta 7:1 upplåter Svenska Cellulosa AB (org.nr. 556012-6293) nyttjanderätt för Sundsvall Logistikpark AB (org.nr. 556789-7383) inom den del av fastigheten som markeras med skraffering på bifogad karta.

Såsom ägare av fastigheten Korsta 7:62 upplåter SCA Graphic Sundsvall (org.nr. 556093-6733) nyttjanderätt för Sundsvall Logistikpark AB inom den del av fastigheten som markeras med skraffering på bifogad karta.

Nyttjanderätten innebär att Sundsvall Logistikpark AB äger full rådighet att ansöka om tillstånd enligt miljöbalken till anläggande och drift av en containerhamn m.m. (på fastigheten Korsta 8:1). Detaljplan för Sundsvall Logistikpark finns. Den antogs av kommunfullmäktige 2012-06-18 och vann laga kraft januari 2014.

Parterna, Sundsvalls kommun (org.nr. 212000-2411), Svenska Cellulosa AB, samt SCA Graphic Sundsvall AB, har i exploateringsavtal kommit överens om att nyttjanderättsområdet ska överlåtas till Sundsvalls kommun. Denna nyttjanderätt ska ej påverka köpeskillingen vid det köpet.

Sundsvall den 2015-06-23

Svenska Cellulosa AB

Emil Leander

Sundsvalls kommun

Gunnar Westerlund

SCA Graphic Sundsvall AB

Patrik Italling

Jan Svedjebrant

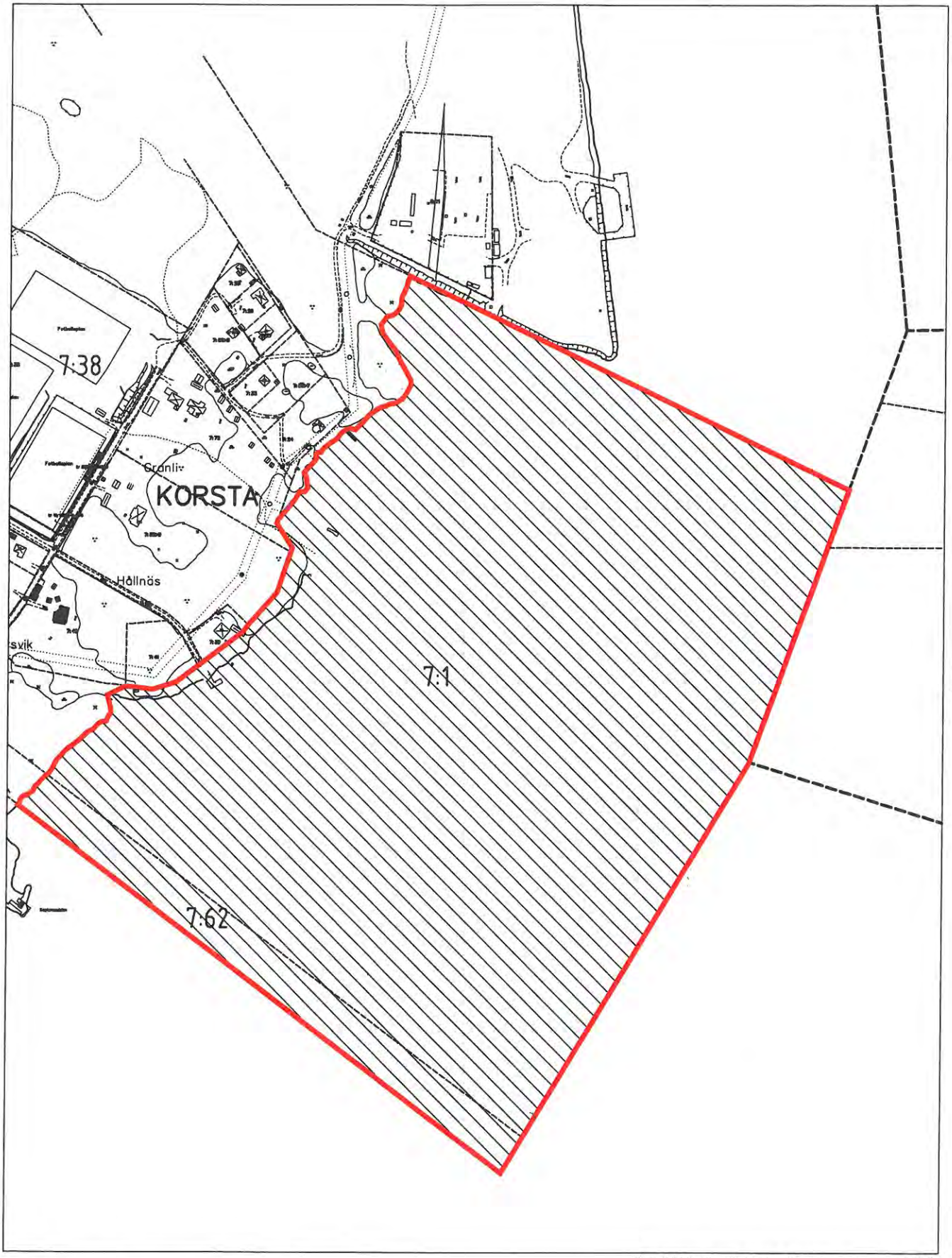
Sundsvall Logistikpark AB

Åke Jonsson

Karta tillhörande avtal om upplåtelse av nyttjanderätt mellan Svenska Cellulosa AB, Sundsvall Logistikpark AB, samt Sundsvalls kommun

2015-06-12

Kartredovisningen har inte rättsverkan, jämför mot beslut i lantmäterihandlingar



Copyright Sundsvalls kommun, Stadsbyggnadskontoret 2012

0 50 100 150 200 250m

Skala 1:5000

Upplåtelse av nyttjanderätt

Såsom ägare av fastigheterna Korsta 7:1 och 7:2 upplåter Svenska Cellulosa AB (org.nr. 556012-6293) nyttjanderätt för Sundsvall Logistikpark AB (org.nr. 556789-7383) inom den del av fastigheten som markeras med skraffering på bifogad karta.

Såsom ägare av fastigheten Korsta 7:62 upplåter SCA Graphic Sundsvall (org.nr. 556093-6733) nyttjanderätt för Sundsvall Logistikpark AB inom den del av fastigheten som markeras med skraffering på bifogad karta.

Nyttjanderätten innebär att Sundsvall Logistikpark AB äger full rådighet att ansöka om tillstånd enligt miljöbalken till anläggande och drift av en containerhamn m.m. Detaljplan för Sundsvall Logistikpark finns. Den antogs av kommunfullmäktige 2012-06-18 och vann laga kraft januari 2014.

Parterna, Sundsvalls kommun (org.nr. 212000-2411), Svenska Cellulosa AB, samt SCA Graphic Sundsvall AB, har i exploateringsavtal kommit överens om att nyttjanderättsområdet ska överlåtas till Sundsvalls kommun. Denna nyttjanderätt ska ej påverka köpeskillingen vid det köpet.

Sundsvall den 30 juni 2015

Svenska Cellulosa AB

Emil Leander

Sundsvalls kommun

Gunnar Westerlund

SCA Graphic Sundsvall AB

Patrik Halling

Jan Svedjebrant

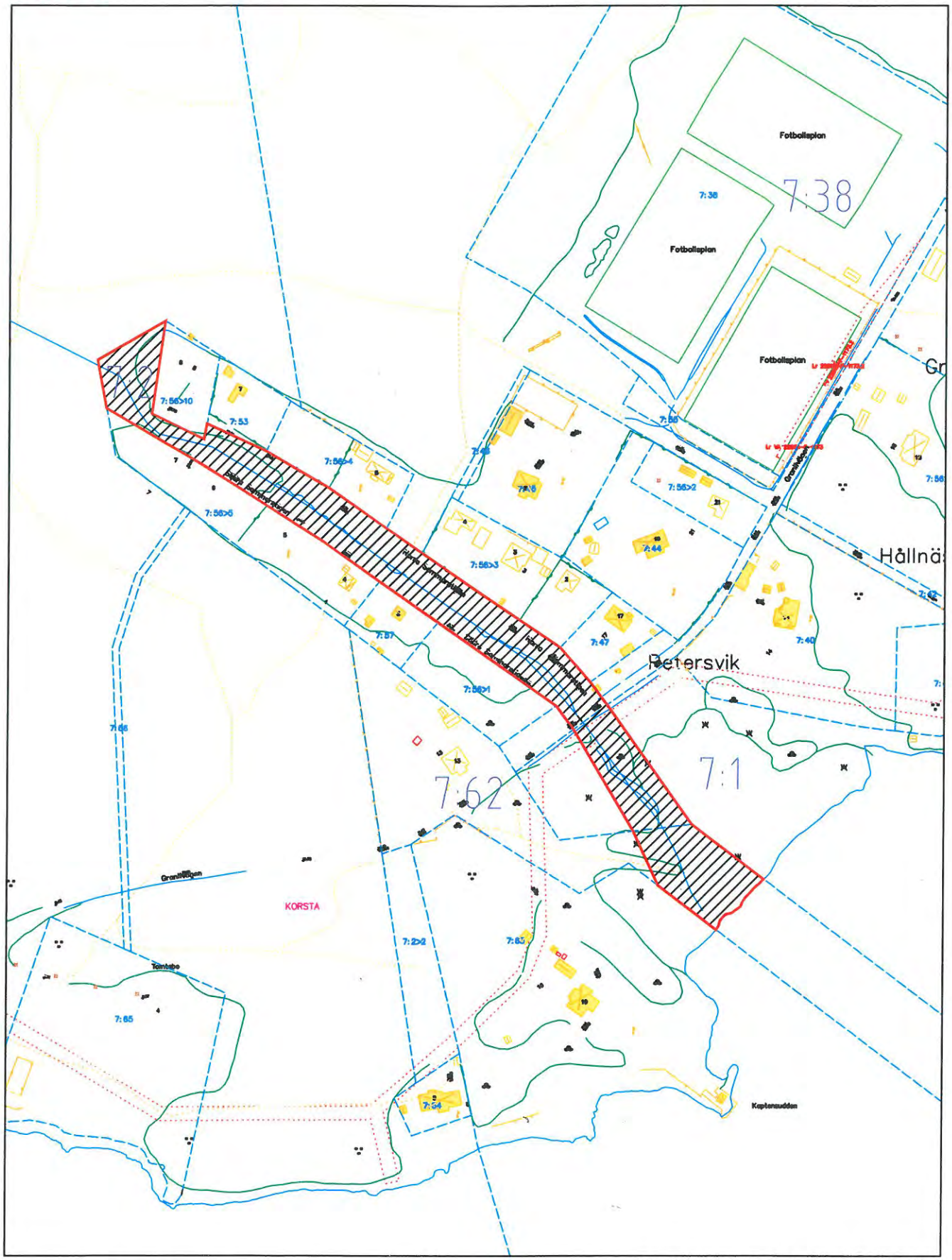
Sundsvall Logistikpark AB

Åke Jonsson

Karta tillhörande avtal om upplåtelse av nyttjanderätt mellan SCA, Sundsvall Logistikpark AB, samt Sundsvalls kommun

2015-06-29

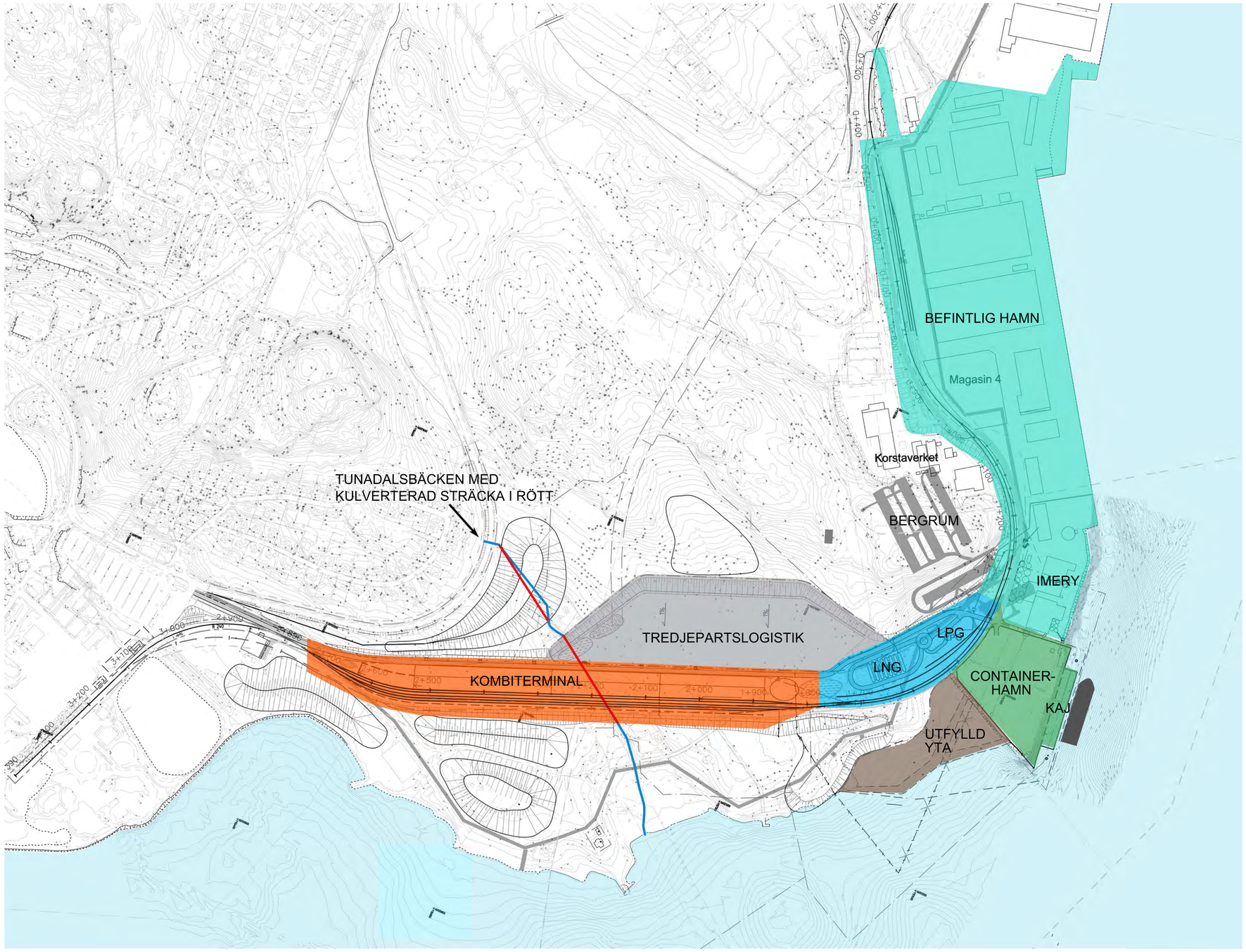
Kartredovisningen har inte rättsverkan, jämför mot beslut i lantmäterihandlingar



Copyright Sundsvalls kommun, Stadsbyggnadskontoret 2012

0 30 60 90 120 150m

Skala 1:3000


BEFINTLIG HAMN
Magasin 4
Korstaverket
BERGRUM
IMERY
TUNADALSBÄCKEN MED
KULVERTERAD STRÄCKA I RÖTT
TREDJEPARTSLOGISTIK
LPG
LNG
KOMBITERMINAL
CONTAINER-
HAMN
KAJ
UTFYLLD
YTA

Elanslutet område för kylcontainers
Område för återvinningsstationer
Plats för snöhantering
Område för skadade containers
Område för containers med farligt gods
Omb. bef. infagstransportor till Imerys
Område för dykdalb (placeras i samråd med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen)
Befintlig kaj som rivs
KAJ L150 m
HAMNPLAN
Framtida hamnplan
SCHAKTOPP GASLAGER

Sakägarförteckning

Fastigheter

Korsta 7:1 och 7:2	Svensk Cellulosa AB, c/o SCA Skog Fastigheter, 851 88 Sundsvall
Korsta 7:62	SCA Graphic Sundsvall AB, Box 846, 851 23 Sundsvall
Korsta 8:1	Sundsvalls kommun, Mark- och exploateringsavd. 851 85 Sundsvall

Rättigheter inom området

Beteckning på kartan	Ägare/innehavare, adress	Ändamål
Serv 1 **2281K-2647SKÖ.1**		Avlopp
Till förmån för:		
Korsta 8:2	Flogas Terminal AB C/O Flogas Sverige AB Brännkyrkagatan 63 118 22 STOCKHOLM	
Korsta 8:10	Sundsvall Energi AB Box 823 851 23 SUNDSVALL	
Belastar:		
Korsta 8:1	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
Serv 2 **2281K-2647SKÖ.2**		Bergrum
Till förmån för:		
Korsta 8:5	Korsta Oljelager AB Box 823 851 23 SUNDSVALL	
Belastar:		
Korsta 7:1	Svenska Cellulosa AB C/O Sca Skog Fastigheter 851 88 SUNDSVALL	

Serv 4 **2281K-2647SKÖ.4**		Bergrum
Till förmån för:		
Korsta 8:2	Flogas Terminal AB C/O Flogas Sverige AB Brännkyrkagatan 63 118 22 STOCKHOLM	
Korsta 8:4	Flogas Terminal AB C/O Flogas Sverige AB Brännkyrkagatan 63 118 22 STOCKHOLM	
Korsta 8:5	Korsta Oljelager AB Box 823 851 23 SUNDSVALL	
Belastar:		
Korsta 8:1	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
Serv 5 **2281K-2647SKÖ.5**		Industrispår
Till förmån för:		
Korsta 8:2	Flogas Terminal AB C/O Flogas Sverige AB Brännkyrkagatan 63 118 22 STOCKHOLM	
Belastar:		
Korsta 8:1	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
Korsta 8:10	Sundsvall Energi AB Box 823 851 23 SUNDSVALL	

Serv 6 **2281K-2647SKÖ.6**		Industrispår
Till förmån för:		
Korsta 8:4	Flogas Terminal AB C/O Flogas Sverige AB Brännkyrkagatan 63 118 22 STOCKHOLM	
Belastar:		
Korsta 8:1	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
Serv 7 **2281K-2647SKÖ.7**		
Till förmån för:		Olja
Korsta 8:4	Flogas Terminal AB C/O Flogas Sverige AB Brännkyrkagatan 63 118 22 STOCKHOLM	
Korsta 8:5	Korsta Oljelager AB Box 823 851 23 SUNDSVALL	
Belastar:		
Korsta 8:1	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
Korsta 8:10	Sundsvall Energi AB Box 823 851 23 SUNDSVALL	
Serv 8 **2281K-2647SKÖ.8**		Vatten
Till förmån för:		
Korsta 8:10	Sundsvall Energi AB Box 823 851 23 SUNDSVALL	

Belastar:		
Korsta 8:1	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
Serv 10 **2281K-2647SKÖ.10**		Väg
Till förmån för:		
Korsta 8:2	Flogas Terminal AB C/O Flogas Sverige AB Brännkyrkagatan 63 118 22 STOCKHOLM	
Korsta 8:4	Flogas Terminal AB C/O Flogas Sverige AB Brännkyrkagatan 63 118 22 STOCKHOLM	
Korsta 8:5	Korsta Oljelager AB Box 823 851 23 SUNDSVALL	
Korsta 8:10	Sundsvall Energi AB Box 823 851 23 SUNDSVALL	
Belastar:		
Korsta 8:1	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
Serv 11 **2281K-2797SKÖ.1**		Väg
Till förmån för:		
Korsta 8:12	Sundsvall Energi Elnät AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL	
Belastar:		
Korsta 8:1	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	

Serv 12 **2281K-F-255.1**		Bergrum
Till förmån för:		
Korsta 8:11	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
Belastar:		
Korsta 8:1	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
Serv 13 **2281K-F-255.2**		Gasolledning
Till förmån för:		
Korsta 8:11	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
Belastar:		
Korsta 8:1	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
Korsta 8:2	Flogas Terminal AB C/O Flogas Sverige AB Brännkyrkagatan 63 118 22 STOCKHOLM	
Korsta 8:10	Sundsvall Energi AB Box 823 851 23 SUNDSVALL	
Serv 14 **2281K-F-255.3**		Inpumpningsledningen för gasol
Till förmån för:		
Korsta 8:11	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	

Belastar:		
Korsta 8:1	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
Serv 15 **2281K-F-255.4**		Järnvägsändamål
Till förmån för:		
Korsta 8:11	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
Belastar:		
Korsta 8:1	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
Serv 16 **2281K-F-255.5**		Värmeledning, förvärmarstation och bevakningskur
Till förmån för:		
Korsta 8:11	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
Belastar:		
Korsta 8:1	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
Serv 17 **22-IM1-77/717**		Oljelagringsanläggning mm
Till förmån för:		
Skönsberg 3:31	Sundsvall Energi Elnät AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL	
Belastar.		
Korsta 7:1	SCA C/O Sca Skog Fastigheter 851 88 SUNDSVALL	

Korsta 7:2	SCA C/O Sca Skog Fastigheter 851 88 SUNDSVALL	
Serv 18 **22-IM1-75/2592**		Kraftledning
Till förmån för:		
Skönsberg 3:31	Sundsvall Energi Elnät AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL	
Belastar:		
Korsta 7:2	Svenska Cellulosa AB C/O Sca Skog Fastigheter 851 88 SUNDSVALL	
Korsta 7:10	Leif Arne Löfqvist Korstaberget 9 856 34 SUNDSVALL	
	Ingrid Yvonne Löfqvist Korstaberget 9 856 34 SUNDSVALL	
Korsta 7:11	Kjell Anders Bengtsson Korstabergsvägen 15 856 34 SUNDSVALL	
Serv 19 **22IM-05/18366.1**		Avloppsledning
Till förmån för:		
Korsta 8:10	Sundsvall Energi AB Box 823 851 23 SUNDSVALL	
Belastar:		
Korsta 7:2	Svenska Cellulosa AB C/O Sca Skog Fastigheter 851 88 SUNDSVALL	

Serv 22 **22-IM1-1888/35A**		Strand mm
Till förmån för:		
Korsta 7:42	Stiftelsen Kfuk-Kfum i Sundsvall Med Omnejd C/O Sundsvall Dragons Box 57 851 02 SUNDSVALL	
	Sundsvall kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
	Lars Magnus Felländer Lövtorpsvägen 72 832 96 FRÖSÖN	
	Per Erik Felländer Njurundavägen 33 862 40 NJURUNDA	
Belastar bla.		
Korsta 7:2	SCA C/O Sca Skog Fastigheter 851 88 SUNDSVALL	
Serv 22 **22-IM1-13/156.1**		Väg
Till förmån för:		
Korsta 7:45	Glenn Martin Lindström Rödsvingelvien 15 9500 ALTA NORGE	
Belastar:		
Korsta 7:2	SCA C/O Sca Skog Fastigheter 851 88 SUNDSVALL	

Serv 22 **2281K-F-1008.1**		Ledningsrätt, fjärrvärme
Till förmån:		
Korsta 8:10	Sundsvall Energi AB Box 823 851 23 SUNDSVALL	
Belastar bl.a:		
Korsta 8:1	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
Serv 24 **2281K-F-1173.2**		Ledningrätt, vatten och avlopp
Ledningshavare	Sundsvall Vatten AB Box 189 851 03 SUNDSVALL	
Belastar bl.a:		
Korsta 7:2	Svenska Cellulosa AB C/O Sca Skog Fastigheter 851 88 SUNDSVALL	
Korsta 7:38	Sundsvall Energi AB Box 823 851 23 SUNDSVALL	
Serv 25 **22-IM-163/1554**		Nyttjanderätt, tele
	TeliaSonera Skanova Accessnätsplanering 851 87 SUNDSVALL	
Belastar bl.a:		
Korsta 7:2	SCA C/O Sca Skog Fastigheter 851 88 SUNDSVALL	
Korsta 7:23	Joakim Gezelius 17, Victoria Close, Moutagu Crescent Gibraltar	

Serv 26 **22-IM-63/1800**		Nyttjanderätt, tele
	TeliaSonera Skanova Accessnätsplanering 851 87 SUNDSVALL	
Belastar:		
Korsta 8:1	Sundsvalls kommun Mark och exploatering 851 85 SUNDSVALL	
Korsta 8:10	Sundsvall Energi AB Box 823 851 23 SUNDSVALL	

BILAGA 6.2

N
Alnösundet
Fillaviken
Fillaberget
Skogstorpet
Filla
Bilskrotn.anl.
Renningsverk
Skjutbanor
Tunadal
Tunabäck
Gärdetjärnen
Djurkyrkogård
Tunaby
Korstabäcken
Överkorsta
Nederkorsta
Korsta
Lövbacken
Torpet
Långsvedjan
Tunadalshamnen
Korstaudden
Korstaberget
Kraftvärmeverk
Sågverk
Utsiktsplats
Ortviken
Fabriksparken
Granbacken
Granli
Fotbollsplaner
Friluftsanläggning
Hållnäs
Pettersvik
Kaptensudden
Tomtebo
Sporthall
Bågskyttebana
Fotbollsplan
Pappersbruk
Killingholmen
Gustavsberg
Frost
Skravsätt
Bölen
Uslan
Skola
Badhus
Fotbollsplaner
Plantskola
Småbåtshamn
Bagsk.b.
26
13
43
6
0
0,125
0,25
0,5 Kilometers
copyright Sundsvalls kommun Stadsbyggnadskontoret 2015 uh

Ägare och adress **check mot ägareförteckningen dat april 2015**

Berörda fastigheter - vattenverksamhet för containerhamnen och i Tunabäcken

Fastighetsbeteckning	**Ägare**	**Adress (ägare)**	**Andel**	
SUNDSVALL KORSTA 7:1	SCA	C/O SCA SKOG FASTIGHETER, 85188 SUNDSVALL	1/1	ok
SUNDSVALL KORSTA 7:2	SCA	C/O SCA SKOG FASTIGHETER, 85188 SUNDSVALL	1/1	ok
SUNDSVALL KORSTA 7:62	SCA GRAPHIC SUNDSVALL AB	BOX 846, 85123 SUNDSVALL	1/1	ok
SUNDSVALL KORSTA 8:1	SUNDSVALLS KOMMUN,			
	MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN	851 85 SUNDSVALL		ok

UNITED BY OUR DIFFERENCE

WSP

SAMHÄLLSEKONOMISK BEDÖMNING

Sundsvalls logistikpark - ny containerhamn, kombi-terminal och lagring av naturgas

Bilaga 4. Underlag till bedömning av § 11 kap 6 miljöbalken

Analys & Strategi

WSP

Konsulter inom samhällsutveckling

WSP Analys & Strategi är en konsultverksamhet inom samhällsutveckling. Vi arbetar på uppdrag av myndigheter, företag och organisationer för att bidra till ett samhälle anpassat för samtiden såväl som framtiden. Vi förstår de utmaningar som våra uppdragsgivare ställs inför, och bistår med kunskap som hjälper dem hantera det komplexa förhållandet mellan människor, natur och byggd miljö.

Titel: Samhällsekonomisk bedömning - Sundsvall Logistikpark - ny containerhamn, kombiterminal och lagring av naturgas
Uppdragsansvarig: Johanna Farelius
WSP Sverige AB
Besöksadress: Arenavägen 7
121 88 Stockholm-Globen
Tel: 08-688 60 00, Fax: 08-688 69 99
Email: info@wspgroup.se
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
www.wspgroup.se
Foto: WSP

Innehåll

SAMMANFATTNING 5

1 BESKRIVNING AV UPPLÄGGET 8
1.1 Syfte 8
1.2 Metod 8

2 BESKRIVNING AV ÅTGÄRDSALTERNATIVEN 9
2.1 Bakgrund 9
2.2 Beskrivning av jämförelsealternativet, JA 10
2.3 Beskrivning av utredningsalternativet, UA 13

3 VÄRDERING AV ALTERNATIVSKILJANDE EFFEKTER 16

4 ANLÄGGNINGSKOSTNAD 28

5 SAMMANFATTANDE BEDÖMNING 29

Sammanfattning

Sundsvall Logistikpark ansöker om att få anlägga ny och kompletterande hamn- och kombiterminalverksamhet samt övrig logistikverksamhet bedriven av tredjepartsaktörer i anslutning till hamnen och kombiterminalen i Industriområdet Tunadal-Korsta-Ortviken (denna satsning benämns som Utredningsalternativet). Industriområdet har en stor strategisk betydelse för utveckling av näringslivet i Sundsvallsregionen. Området har redan idag volym- och personalmässigt omfattande verksamheter samt ett flertal företag som är beroende av verksamheten i området. Sundsvalls kommun har via hel- och delägda dotterbolag stora intressen där, inte minst genom ägandet av hamninfrastrukturen.

Den planerade containerhamnen klassas som vattenverksamhet. Vattenverksamhet får, enligt den särskilda tillåtlighetsregeln i 11 kap 6 § miljöbalken, endast bedrivas om dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den. Inför en prövning enligt miljöbalken behövs därmed en bred samhällsekonomisk bedömning av vattenverksamheten. Syftet med bestämmelsen är att hindra etablering av verksamheter som inte är samhällsekonomiskt motiverade. I ansökan ingår även en kombiterminal samt lagringsytor för flytande naturgas.

Enligt det ansökta utredningsalternativet behövs till år 2025 en utökad transportkapacitet vid en containerhamn i Sundsvallsregionen för att kunna hantera ca 105 800 ISO-containrar (TEU) per år. Den lokala industrin har för avsikt att utöka sin produktion och behöver en mer anpassad transportinfrastruktur för att kunna göra det. Dagens hamn, Tunadalshamnen, är inte anpassad för containertrafik. Både den nuvarande hamnen och kombiterminalen på orten (det vill säga Jämförelsealternativet[1]) anses redan ligga nära sin maximala kapacitet. Som förutsättning för utredningsalternativet ingår att de spårinvesteringar som ingår i Genomförandeavtalet från 2009-09-30 mellan Banverket/Trafikverket, Länsstyrelsen Västernorrlands län, SCA Forest Products och Sundsvalls kommun.

Den huvudsakliga nyttan med att anlägga en ny containerhamn och att skapa en samlokalisering med en ny intermodal kombiterminal är att hålla nere transportkostnaderna för varor, både till och från regionen. För att minska transportkostnaderna på långa avstånd bör energi- och kostnadseffektiva fartyg användas för att komma åt skalfördelar i driften. Det är också viktigt att hanteringen i hela logistikkedjan blir så tids- och kostnadseffektiv som möjligt.

---

[1] Med jämförelsealternativet menas det som benämns nollalternativet i lokaliseringsutredningen. Vid analys av en åtgärd i transportsystemet görs en jämförelse mellan två prognoser; ett utrednings-alternativ (UA) som innehåller åtgärden och jämförelse-alternativ (JA) utan åtgärd. Med åtgärd menas i denna kalkyl de investeringar som är föremål för ansökan om miljöprövning enligt miljöbalken kap 11 § 6.

En sidoeffekt av att kunna utnyttja transportmedlens stordriftsfördelar, genom att det blir lättare att flytta över gods från lastbilstransporter till fartygs- och järnvägstransporter, är att även exempelvis koldioxidutsläppen per transporterad tonkilometer blir lägre i utredningsalternativet. Den samhällsekonomiska bedömningen visar att det finns ytterligare en betydande samhällsekonomisk positiv nytta i att utsläppen av koldioxid minskar trots att mängden transporterat gods ökar totalt sett i utredningsalternativet.

De större alternativskiljande effekter som ingår i den samhällsekonomiska kalkylen består framför allt av de effekter som härrör från industrins prognos om att få till stånd en överflyttning från lastbil till järnväg och containerfartyg för vissa godsflöden:

- Minskade transportkostnader till följd av stordriftsfördelar med ett containerfartyg med kapacitet på 1600 TEU istället för ett containerfartyg med kapacitet på 800 TEU, samt vissa stordriftsfördelar av att transportera gods på järnväg jämfört med på lastbil
- Minskade externa effekter (koldioxid, buller, svaveldioxid, kväveoxider, olyckor)
- Minskat behov av omlastning från järnväg till väg i Töva

Den samhällsekonomiska nytta som varit möjlig att beräkna monetärt ger indikationer på att det är klart samhällsekonomiskt lönsamt att genomföra utredningsalternativet istället för jämförelsealternativet. Nettonuvärdeskvoten (NNK) är positiv och ligger på 1,2 vilket betyder att den diskonterade nyttan är mer än dubbelt så stor som kostnaden.

Det finns naturligtvis många effekter (både positiva och negativa) som inte gått att värdera monetärt, och de har tagits med i beaktande i den slutliga samhällsekonomiska bedömningen. I skrivande stund saknas underlag för beräkning - och i vissa fall saknas även vedertagen beräkningsmetod - av följande samhällsekonomiska nyttor av utredningsförslaget (i förhållande till jämförelsealternativet):

Positiv nytta:

- Regional ekonomisk nytta till följd av att skogsindustrin på orten kan expandera (fler arbetstillfällen, potential till ökad regional tillväxt). Det är däremot svårt att veta om det skulle handla om helt nya arbetstillfällen sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv (inte endast en omflyttning av arbetstillfällen från ett geografiskt område till ett annat eller från en sektor till en annan).
- Vid en nedläggning av kombiterminalen i jämförelsealternativet innebär det troligtvis en minskning av bullernivån för boende nära Sundsvalls centrala järnvägsstation(beroende på den alternativa användningen av marken).
- En flytt av kombiterminalen skulle frigöra yta för ny markanvändning i ett centralt läge nära det planerade resecentrumet och i närheten av ett nytt bostadsområde vid vattnet. Området för den nuvarande kombiterminalen är reserverat i den fördjupade översiktsplanen som framtida utvecklingsområde.

- Minskad trängsel på E4 (söder om Sundsvall) till följd av färre lastbilstransporter till och från Sundsvalls näringsliv.
- Genom att placera en hamn med kombiterminal så nära skogen som möjligt hålls transportkostnader nere vilket gör att värdet på skogen kan hållas uppe på en globalt konkurrenskraftig nivå.

Negativ nytta:

- Bullernivån inom området kommer att öka till följd av en ökad mängd arbetsmaskiner och transporter vid den planerade hamnen eller kombiterminalen i utredningsalternativet.
- Hamnverksamheten och arbetsmaskiner som används inom området kommer att innebära utsläpp till luft. I vilken omfattning och om omgivningen kommer att påverkas beror slutligen på hur verksamheten kommer att bedrivas och på utformningen av den.
- En betydande indirekt miljöeffekt av etableringen är att byggandet av hamnen och kombiterminalen innebär ett ianspråktagande av det befintliga grönområdet, en strand med utpekade naturvärden och en avveckling av en kulturintressant bebyggelse i Granli/Petersvik, söder om den planerade hamnen.
- Lastning och lossning av fartyg innebär alltid en risk för införsel av främmande arter.
- Riskbedömningen visar att den sökta verksamheten innebär en ökad risk jämfört med jämförelsealternativet. Samtliga risker anses vara acceptabla om de rekommenderade riskreducerande åtgärderna följs upp.
- Mindre natur i landskapsbilden bland annat från Alnön och det kommande södra brofästet av E4. Befintliga industrier dominerar dock redan omgivande landskapsbild.

WSPs samlade samhällsekonomiska bedömning, där även de icke monetärt värderade effekterna ingår, är att det är samhällsekonomiskt lönsamt att gå vidare med utredningsalternativet, det vill säga att anlägga ny och kompletterande hamn- och kombiterminalverksamhet samt övrig logistikverksamhet bedriven av tredjepartsaktörer i anslutning till hamnen och kombiterminalen i Industriområdet Tunadal-Korsta-Ortviken. De samhällsekonomiska fördelarna bedöms överväga nackdelarna utifrån det underlag som har funnits tillgängligt vid tidpunkten för denna utredning.

1 Beskrivning av upplägget

1.1 Syfte

Sundsvall Logistikpark ansöker om att få anlägga ny och kompletterande hamn- och kombiterminalverksamhet samt övrig logistikverksamhet bedriven av tredjepartsaktörer i anslutning till hamnen och kombiterminalen[2].

Den här samhällsekonomiska bedömningen är ett underlag till det övervägande mellan investeringens för- och nackdelar och mellan intressen som ska göras enligt elfte kapitlet i miljöbalken. Den planerade containerhamnen klassas som vattenverksamhet. Vattenverksamhet får, enligt den särskilda tillåtlighetsregeln i 11 kap 6 § miljöbalken, endast bedrivas om dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den. Inför en prövning enligt miljöbalken behövs därmed en bred samhällsekonomisk bedömning av vattenverksamheten. Syftet med bestämmelsen är att hindra etablering av verksamheter som inte är samhällsekonomiskt motiverade.

Den samhällsekonomiska bedömningen består av en avvägning av fördelar och nackdelar för samhällets olika aktörer enligt vedertagna principer[3]. Enligt praxis ska den samhällsekonomiska bedömningen i en så kallad 11.6-bedömning i rimlig omfattning vara baserad på en ekonomisk analys, vilket i praktiken brukar betyda att ekonomiska överslagsberäkningar presenteras av anläggningskostnaderna samt av eventuella direkta skador till följd av investeringen. Bestämmelsen omfattar även indirekta verkningar av investeringen samt direkta skador som skulle uppkomma om ingen investering görs. För att den samhällsekonomiska bedömningen ska vara lätt att tolka bör de samhällsekonomiska beräkningsmetoderna vara allmänt vedertagna. Större verkningar på samhället som inte är lätta att beskriva i ekonomiska termer bör istället beskrivas i ord.[4]

1.2 Metod

En samhällsekonomisk analys är ett samlingsnamn för alla analyser av samhällsekonomisk karaktär som görs för att utreda effekter av olika företeelser och förändringar i samhället. En *samhällsekonomisk kalkyl* är en form av samhällsekonomisk analys. I kalkylen inkluderas alla positiva och negativa effekter av en åtgärd som kan värderas i pengar. I många fall kan dock inte alla effekter värderas i pengar och för att göra en avvägning mellan olika samhällsintressen behöver hänsyn tas även till icke-monetariserade effekter. I en *samhällsekonomisk bedömning* vägs både monetariserade och icke-monetariserade effekter samman utifrån en transparent bedömningsgrund. Den avvägning som görs liknar

[2] En kombiterminal är en plats där modulariserade lastbärare byter transportsätt utan att själva godset berörs

[3] Se exempelvis Naturvårdsverkets webportal om samhällsekonomiska konsekvensanalyser: www.miljomal.se/Undre-meny/samhallsekonomi/Om-samhallsekonomiska-analyser/

[4] Naturvårdsverket (2008), *Handbok 2008:5 Vattenverksamheter.*

mycket den avvägning som görs mot de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap miljöbalken i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB), därför används i första hand underlag från MKB som grund för den samhällsekonomiska bedömningen.

2 Beskrivning av åtgärdsalternativen

I detta avsnitt definieras den vattenverksamhet som ska bedömas och viktiga avgränsningar görs så att en jämförelse mellan kostnader och effekter blir möjlig. Eftersom effekten av åtgärden mäts utifrån ett jämförelsealternativ är det av stor vikt att detta alternativ också tydliggörs.

2.1 Bakgrund

Enligt det ansökta utredningsalternativet behövs till år 2025 en utökad transportkapacitet vid en containerhamn i Sundsvallsregionen för att kunna hantera ca 105 800 ISO-containrar (TEU[5]) per år. Denna ökning baseras på SCAs planerade produktionsökning bland annat i samband med investering i en ny pappersmaskin. Detta är en stor ökning av containergods, då det exempelvis under 2008 hanterades ca 21 637 TEU vid Tunadalshamnen (däremot hanterades desto mer bulk- och RoRo-gods), mer än så har inte hamnen kapacitet för idag. Trä- och pappersindustrin förväntas öka containeriseringen av färdiga produkter men även av vissa träråvaror. Exporten utgör för närvarande ca 2/3 och importen 1/3 av volymen och detta förhållande antas bestå. Samtidigt som efterfrågan på tryck- och tidningspapper har minskat något sedan år 2006 har efterfrågan på förnybara hygienprodukter och kartong- och pappersförpackningar ökat[6]. Utan kostnadseffektiva transportlösningar begränsas upptagningsområdet för vedråvara och därmed även skogsindustrins expansionsmöjligheter i Sundsvallsregionen[7]. SCA:s två massa- och pappersbruk i Sundsvallsregionen (Ortviken, som tillverkar tidningspapper och bestruket tryckpapper samt Östrand som tillverkar mekanisk massa och sulfatmassa) tillhör de största i Europa. De är dock beroende av att kunna stärka sina verksamhetsförutsättningar och konkurrenskraft för att behålla sin marknadsandel. Skogsindustrin är Sveriges största köpare av transporter. Företagen inom skogs- och pappersindustrin står för en stor del av exporten från Sundsvallsregionen och förväntas kraftigt öka sin andel av containeriserat gods i den närmaste framtiden. Importen utgörs framför allt av konsumtionsvaror och insatsvaror till industrin.

---

[5] TEU är en förkortning av *Twenty-foot Equivalent Unit*. Det är ett mått på hur många containrar med längd 20 fot (6,10 meter), bredd 8 fot (2,44 meter), höjd 8,6 fot (2,59 meter) som exempelvis ett fartyg kan lasta eller vilken volym som passerar igenom en hamn. I dag finns i praktiken containrar av olika storlek för att få så hög fyllnadsgrad som möjligt i det valda transportmedlet.

[6] PM, Fredrik Bärthel, Vectura AB. Baserat på *Skogsindustrin – En faktasamling - 2010 års branschstatistik (http://skogsindustrierna.org/branschstatistik)*

[7] Sweco Eurofutures, (2009), *Regionalekonomisk konsekvensbedömning: FÖP Tunadal-Korsta-Ortviken.*

Field Code Changed
Field Code Changed
Field Code Changed
Field Code Changed
Field Code Changed

Den planerade hamnen är en del i en större regional satsning för att effektivisera och att öka kapaciteten i Sundsvallsregionens och mellersta Norrlands godsinfrastruktur. Avsikten är att, inom området Tunadal – Korsta – Ortviken i Sundsvalls kommun, bygga upp ett intermodalt logistikcentrum, en kombiterminal. Intermodalitet innebär att transporten av en godsenhet sker med utnyttjande av flera transportslag. En hög grad av intermodalitet i transportsystemet innebär att en större mängd gods lättare kan flyttas över från lastbil till järnväg eller fartyg vilket innebär att godstransporterna kan ske på ett mer miljö- och resurseffektivt sätt. Grundläggande för satsningen är en samlokalisering av hamn, kombiterminal och transportintensiv industri samt att skapa effektiva anslutningar till regional och nationell landinfrastruktur. Det övergripande syftet med denna samlade infrastruktursatsning är att skapa förutsättningar för tillväxt i det lokala och regionala näringslivet.

Den huvudsakliga nyttan med att anlägga en ny containerhamn och att skapa en samlokalisering med en ny intermodal kombiterminal är att hålla nere transportkostnaderna för varor, både till och från regionen. För att minska transportkostnaderna på långa avstånd bör energi- och kostnadseffektiva fartyg användas för att komma åt skalfördelar i driften. Det är också viktigt att hanteringen i hela logistikkedjan blir så tidseffektiv som möjligt. I dagsläget finns en obalans mellan import och export av containrar i området. Det kan vara möjligt att det i utredningsalternativet i viss grad kan vara möjligt att använda returcontainrar som i annat fall skulle ha gått tomma till destinationer i Asien.

Samhällsnyttan av anläggandet av en containerhamn, kombiterminal och lagringsplats för naturgas i Sundsvallsregionen måste värderas på flera sätt, monetärt och ickemonetärt, då de faktorer som är möjliga kan beskrivas med monetära värden medan andra faktorer inte är möjliga att beskriva på sådant vis. Analysen kommer att värdera så många effekter som möjligt även om några effekter saknar monetärt värde.

2.2 Beskrivning av jämförelsealternativet, JA

Jämförelsealternativet är det som kallas för Nollalternativet i lokaliseringsutredningen och är den situation som skulle uppstå om det inte skulle bli någon satsning på varken ny containerhamn eller en ny kombiterminal i området kring Tunadal.

Som förutsättning för både jämförelse- och utredningsalternativet är att de spårinvesteringar[8] som ingår i Genomförandeavtalet från 2009-09-30 mellan Banverket/Trafikverket, Länsstyrelsen Västernorrlands län, SCA Forest Products och Sundsvalls kommun i anslutning till industriområdet Tunadal har genomförts.

Området Tunadal är beläget vid Alnösundet i Sundsvalls kommun, Västernorrlands län. I området finns flera industrier som ligger längs en lång kuststräcka från Ortvikens pap-

[8] Som en del av den spårinvestering som föreslås är elektrifiering av Tunadalsspåret vilket i sin tur bidrar minskade utsläpp från järnvägen (idag trafikeras den banan av diesellok som vänder i Timrå)

persbruk i söder till Alnöbron i norr. I närheten finns flera bostadsområden och naturmarker där både kulturvärden och friluftsvärden ingår. Strandområdet som i huvudsak utgörs av industrier är väl synligt från den stora ön Alnön som sträcker sig utmed hela den östliga kuststräckan och har en omfattande bostadsbebyggelse. Åt söder ligger Sundsvallsfjärden och i sydvästlig riktning är centrala Sundsvall beläget. Naturmarkerna består i huvudsak av skogsklädd, bergig terräng. Endast vid Granli/Petersvik[9] når naturen ner till vattnet, där det finns naturliga stenstränder i form av några små vikar inklämda mellan industrins expanderande utfyllnader. Ett traditionellt jordbrukslandskap finns i Korsta by. Villaområden med småhus finns i Granbacken norr om Ortviken samt i Tunadal väster om Johannedalsvägen. Industrin består av sågverk, pappersbruk, hamnverksamheter med mera och är klart dominerande i området.[10]

I jämförelsealternativet fortsätter dagens nyttjande av den kommunala Tunadalshamnen, omlastningsstationen i Töva och i viss mån den befintliga omlastnings-/ kombiterminalen i anslutning till järnvägsstationen i centrala Sundsvall. Tunadalshamnen är Norrlands djupaste hamn (12,3 m) och Sveriges största allmänna skogsindustrihamn. Den har ungefär 500 anlöp per år, framför allt RoRo-fartyg och torrlastfartyg. Hamnen är väderskyddad, har kort inseglingsled från öppet hav och inkluderar ett Ro/Ro-läge med rörlig ramp, ett Ro/Ro-läge med fast ramp samt en gasol- och bulkkaj. Hamnen har rörsystem för lastning och lossning av olja till närliggande bergrumslager. Under 2008 hanterades 2,4 miljoner ton gods över kaj, varav huvudparten var skogsindustriprodukter[11].

Tunadalshamnen är ett viktigt industriellt kommunikationsnav för de regionala industriföretagen. I anslutning till hamnen finns också stora industriella verksamheter, framför allt inom skogsindustrin; Ortvikens pappersbruk sydväst om hamnen och i norr Tunadals Såg. Korstaverket ligger i direkt anslutning till hamnen och inom själva hamnområdet återfinns Neste LPG och Imery Mineral (bestrykningsmedel som används i SCA:s pappers-tillverkning). Detta genererar dels interna transporter mellan verksamheterna inom området dels transporter till och från hamnen via väg och järnväg utöver det gods som går sjövägen. Den totala godsmängden (in och ut) i hamnen (inklusive omlastningar från väg) uppgår till drygt 4,5 miljoner ton per år. Allt gods som ska till och från hamnen kommer med lastbil[12]. Containertrafiken över kaj är begränsad och uppgår till ca 21 500 TEU per år.

---

[9] Det är detta område som föreslås för anläggningarna i utredningsalternativet.

[10] WSP, (2011), *PM Vägtrafikflöden av tung trafik med anknytning till Tunadal-Korsta-Ortviken-området,* på uppdrag av Sundsvall Logistikpark

[11] Dnr F09-7686/IN00, *Genomförande- och finansieringsavtal mellan Trafikverket, Sundsvalls kommun och SCA från 30 september 2009 om Sundsvalls hamns anslutning till Ådalsbanan i Maland, upprustning och elektrifiering av Tunadalsbanan, kombiterminal samt anslutningsspår till Ortvikens pappersbruk och Tunadalssågen* samt WSP (2012) *Verksamhetsbeskrivning hamn och kombiterminalsverksamhet* på uppdrag av Sundsvall Logistikpark

[12] Kommentar från Sundsvalls Hamnar

Det finns sex kajplatser med ett djup vid kaj mellan 8,8 och 12,3 meter samt 9 magasin och 4 lagerhallar om 80 000 m^2. Dagens transporter till och från hamnen sker via en väg som leder till E4:an samt genom en icke elektrifierad järnväg från hamnområdet till Ådalsbanan. Tunadalshamnen bedöms ligga nära sitt kapacitetstak, och hamnen är inte utformad för att hantera containertrafik. I hamnen hantereras papper, cellulosa, sågade trävaror, styckgods, gas, kaolinlera, marmorkross, krita och olja.

Den totala in- och utgående godsflödet till den befintliga kombiterminalen inne i Sundsvalls centrum (i anslutning till godsbangården) uppgår till 23 000 enheter per år, varav 60 procent är containrar och 40 procent trailers och växelflak[13]. Enligt Trafikverket har kombiterminalen under längre tid lidit av kapacitetsbrist. Detta medför att verksamheten saknar expansionsmöjligheter, har ineffektiv logistik och kostsam tågbildning. Kombiterminalen ligger nära ett bostadsområde som störs av buller från terminalen. Verksamheten vid kombiterminalen bidrar även bland annat till utsläpp av kväveoxider och partiklar i ett område som redan är hårt belastat av dessa lokala utsläpp.[14] Utsläpp av kväveoxider och partiklar regleras genom miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken eftersom de är hälsofarliga i höga halter. Under 2011 överskreds miljökvalitetsnormen för kväveoxider i området och halterna av partiklar var även de höga. År 2015 beräknas den nya sträckningen av E4 över Sundsvallsfjärden vara klar och då har beräkningar visat att kväveoxidhalterna kan komma att sänkas med ungefär 10 procent till följd av att genomfartstrafiken på E4 omleds utanför tätorten. Den nuvarande placeringen av kombiterminalen skulle innebära att godstrafik till kombiterminalen även fortsättningsvis skulle ledas genom tätorten.

Merparten av de skogsindustriprodukter som transporteras in och ut ur området i jämförelsealternativet går med lastbil till SCA Töva där omlastning sker till järnväg. Kombiterminalen inne i Sundsvall berörs främst av övriga godsströmmar.

[13] Tyréns (2006), *Idéstudie: Förslag till lokalisering av ny kombiterminal i Sundsvallsregionen*, på uppdrag av Trafikverket.

[14] Sweco Eurofutures, (2009), *Regionalekonomisk konsekvensbedömning: FÖP Tunadal-Korsta-Ortviken.*

I tabell 1 visas de antaganden som görs för beräkningarna av de alternativskiljande effekterna för godstransporterna i jämförelsealternativet.

Tabell 1. Jämförelsealternativets **alternativskiljande** godstransportflöde. Det finns, utöver detta, godsflöden som är de samma i jämförelse- och utredningsalternativen. Fördelningen och antal containers visas för år 2025. Max kapacitet är uppnådd för hamnen och kombiterminalen vilket lägger över överskjutande transporter på lastbil.

Jämförelsealternativet	**År 2025**
Lastbilstransporter	81 000 TEU
Järnvägstransporter (kombiterminalen)	23 000 TEU
Containerfartyg (hamnen)	21 500 TEU
Regionala lastbilstransporter med ved, sågade varor, massa, biobränsle för omlastning till järnväg i Töva	39 900 lastbilar/år

Industriområdet Tunadal-Korsta-Ortviken har en stor strategisk betydelse för utveckling av näringslivet i Sundsvallsregionen. Området har redan i jämförelsealternativet volym- och personalmässigt omfattande verksamheter samt ett flertal företag som är beroende av verksamheten i området. Sundsvalls kommun har via hel- och delägda dotterbolag stora intressen i området, inte minst genom ägandet av hamninfrastrukturen.[15]

2.3 Beskrivning av utredningsalternativet, UA

Den industriella aktiviteten inom planområdet ökar kraftigt enligt de prognoser som ställts av de verksamma företagen i området. Prognosen styrs bland annat av att en av de större industrierna, SCA Ortviken, planerar att bygga ytterligare en pappersmaskin nära planområdet. Produktionsökningarna fram till år 2025 resulterar även i stora ökningar av transporter in och ut ur området. Den största delen av transportökningarna kommer i utredningsalternativet att kunna läggas på ökade järnvägs- och fartygstransporter. Detta förutsätter en förbättrad och utökad kapacitet på järnväg (i enlighet med Trafikverkets redan beslutade planer på upprustning av Tunadalsspåret inklusive elektrifierad direktanslutning till Ådalsbanan (Malandstriangeln) samt kapacitetshöjande åtgärder på Ostkustbanan, Ådalsbanan och Botniabanan). En stor ökning av godsflöden kommer dessutom att ske internt inom planområdet där en ny väg byggs mellan industriområdet och den planerade containerhamnen och kombiterminalen. Den planerade utbyggnaden av kombitermi-

[15] Dnr F09-7686/IN00, *Genomförande- och finansieringsavtal mellan Trafikverket, Sundsvalls kommun och SCA från 30 september 2009 om Sundsvalls hamns anslutning till Ådalsbanan i Maland, upprustning och elektrifiering av Tunadalsbanan, kombiterminal samt anslutningsspår till Ortvikens pappersbruk och Tunadalssågen.*

nalen medför att godstransporter, bland annat viss farligt gods med lastbil, till området helt kan avledas från centrala Sundsvall (från kombiterminalen i jämförelsealternativet) och flyttas till Tunadalsområdet. Vissa transporter av farligt gods kommer även fortsättningsvis att transporteras via järnväg genom delar av centrala Sundsvall.[16]

Kapacitetsbristen på järnvägen med enkelspår på Ostkustbanan söder om Sundsvall är en flaskhals både för exportvaror från mellersta och norra Norrland och för import av gods till regionen. En samlokalisering av en kombiterminal och en containerhamn i Tunadalsområdet skulle innebära en avlastning för både järnväg och väg när det gäller godstransporter söderut.

För att minska transporter på väg med tillhörande miljöproblem (globala problem som klimatpåverkande utsläpp samt lokala miljöproblem som buller, hälsoskadliga halter av kväveoxider och partiklar) samt att begränsa riskerna med transporter av farligt gods i tätbefolkade områden föreslås följande utredningsalternativ (åtgärder inom planområdet) strax söder om Tunadalshamnen:

- En kombiterminal med två järnvägsspår (inte elektrifierade) för uppställning av godsvagnar[17]
- Terminal- och lagerytor för bland annat flytande naturgas
- Ny kaj och hamnområde för att kunna hantera containrar, men även att över kaj kunna hantera torrvaror och i viss mån RoRo-fartyg.[18]
- Nya vägar inom planområdet
- Ny infart till området öster ifrån genom en 250 meter lång tunnel mellan Petersvik och Korsta

För en orientering av vilket planområde som avses se figur 1 (gråmarkerat).

[16] WSP (2008), *Översiktlig trafikutredning Tunadal-Korsta-Ortviken – Delutredning till fördjupad översiktsplan*.

[17] Terminalen planeras för att ett ellok kan knuffa in tågsättet på det oelektrifierade spåret och därmed också avgå med det färdiglastade tåget direkt utan hjälp av rangerlok. Hanteringsspåren kan inte vara elektrifierade på grund av risken för kontakt mellan hanteringsutrustningen för containrar och kontaktledningar för järnvägen.

[18] Den primära logistikytan inom terminalen har de ungefärliga måtten 770 x 50 meter vilket ger möjlighet till en effektiv hantering av containers, växelflak och andra lastbärare.

Figur 1. Kartan visar den yta som berörs av ny detaljplan för den planerade kombiterminalen och containerhamnen i förhållande till befintliga verksamheter.

Källa: Sammanfattning av samrådsunderlag inför Tillståndsprövning av en containerhamn i Sundsvall – Samråd 16 juni – 26 augusti 2011.

Den nya containerhamnen planeras för att kunna hantera mellan 100 – 200 fartygsanlöp per år. RoRo-fartyg och bulkfartyg ska kunna tas emot i containerhamnen, men för effektivitetens skull antas att dessa fartyg i möjligaste mån lokaliseras till den befintliga Tunadalshamnen. En väg planeras mellan containerhamnen med den befintliga hamnen. Hamnarna skulle ligga i direkt anslutning till varandra. Containerparken byggs för att få en total kapacitet på 1800 containerslots, där containrarna kan staplas med en stackhöjd på 3 – 4 containers (upp till 105 800 TEU).

En stor fördel med den planerade kombiterminalen är att stora godsflöden kan flyttas från lastbil till järnvägs- och båttransporter vilket bidrar till minskad miljöbelastning per tonkilometer. En flyttad kombiterminalverksamhet för lokaliseringen i JA kan innebära en ökad mängd transporter av farligt gods längs järnvägen genom centrala Sundsvall. Idéer finns till att komplettera den nya kombiterminalen med en enklare terminal någonstans söder om Sundsvall för en effektivare hantering av de kemiska produkter som ska till industrin i södra delen av kommunen. Då kan aktuella tågvagnar ledas till och från målpunkterna utan att behöva köras fram och tillbaks genom staden.[19] I utredningsalternativet ingår dock ingen kompletterande sydlig kombiterminal.

Kraftvärmeverket Korstaverket ligger i nära anslutning till Tunadalsområdet. Sundsvalls Energis målsättning är att få en el- och fjärrvärmeproduktion med liten klimatpåverkan samt att producera klimatneutralt fordonsbränsle genom rötning av organiskt avfall vid en biogasanläggning vid verket. Som ett första steg byggs kraftvärmeverkets befintliga panna om, vilket i sin tur medför att merparten av dagens användning av eldningsolja under vintermånaderna kommer att kunna ersättas med förnybara och klimatneutrala

[19] Sundsvalls kommun (2011), *Fördjupad översiktsplan med miljökonsekvensbeskrivning Resecentrum och järnvägen genom Sundsvall – Samrådshandling, 2011-03-04.*

biobränslen[20]. Eftersom det i regionen saknas ledningar för att distribuera biogasen kommer Korstaverket att lagra metan i vätskefas som slutprodukt. För att säkerställa ett robust och säkert försörjningssystem till transportsektorn kommer ett lager av flytande naturgas (LNG) att behövas som reserv. Det är en fördel om det operativa ansvaret för drift och övervakning av biogasanläggningen och LNG-lagret är samordnat. LNG kan transporteras med lastbil, järnväg eller på fartyg och en lokalisering av lagret nära en kombiterminal med tillgång till alla dessa transportmedel liksom till biogasanläggningen ger förutom samordningsvinster även stor flexibilitet vid distributionen.

De varor som främst kommer att hanteras vid containerhamnen är insatsvaror för industrin inklusive farligt gods, varor för detaljhandeln, biobränslen (flis och pellets) samt paper och sågade trävaror. Flytande naturgas kommer att tas in med fartyg via den nuvarande gasolhamnen och lagras på hamnområdet inför vidare distribution.

I tabell 2 visas de antaganden som görs för beräkningarna av de alternativskiljande effekterna för godstransporterna i jämförelsealternativet.

Tabell 2. Utredningsalternativets alternativskiljande godstransportflöde. Det finns dessutom stora godsflöden inte förändras mellan jämförelse- och utredningsalternativet. Fördelningen och antal containers visas för år 2025.

Jämförelsealternativet	År 2025
Järnvägstransporter (kombiterminalen)	104 000 TEU
Containerfartyg (hamnen)	105 800 TEU
Regionala järnvägstransporter med ved, sågade varor, massa, biobränsle (kombiterminalen)	30 200 tågvagnar

3 Värdering av alternativskiljande effekter

När åtgärden har definierats måste alla relevanta kostnader och effekter för samhället identifieras. Utgångspunkten är att alla direkta och indirekta effekter som har ett positivt eller negativt värde för en eller flera individer, företag eller samhället i stort ska inkluderas i den samhällsekonomiska kalkylen. Således ska exempelvis miljöpåverkan under både byggande och drift av ny infrastruktur inkluderas. I det här avsnittet identifieras och i möjligaste mån kostnadssätts de skillnaderna i effekter mellan jämförelse- och utredningsalternativet.

En ny containerhamn i ett område med kapacitetsbrist vad gäller den nuvarande hamnen, liksom den nuvarande kombiterminalen, bidrar framför allt till att de lokala industrierna kan expandera sin produktion. Det faktum att kombiterminalen lokaliseras utanför

[20] Förändringarna vid Korstaverket hanteras i en separat tillståndsprocess.

Sundsvalls tätort, i kombination med att E4 efter år 2015 även den kommer att dras utanför tätorten, medför dessutom till att farligt gods inte behöver transporteras på väg genom tätorten i samma utsträckning som idag.

Mängden gods till och från hamnen (med större fartyg, större lagringskapacitet)

I och med de skalfördelar som finns att använda så stora fartyg som möjligt inom containertransporter går det att göra kostnadsbesparingar. I tabell 3 redovisas en beräkning på potentiella besparingar. Beräkningen bygger på olika grunddata som är tagna från flera olika källor och är en grov uppskattning utifrån dagens kunskaper och prognoser:

- Prognosen av antalet container över kaj samt fartygsanlöp per år är baserat på information från Sundsvall Logistikpark AB.
- Fartygens storlek/TEU är en uppskattning från att SCA Transforest idag använder en båt som tar 800 containers. De andra två storlekarna är valda med hänsyn till den storlek på fartyg som sannolikt kommer att användas i regionala transportslingor. Skulle större båtar kunna tas in i en slinga ökar besparingarna men det vill då till att andra hamnar på slingan inte begränsar storleken.
- Kostnadsbesparingarna är hämtade från *Samhällsekonomisk bedömning av en utbyggnad av farleden till Gävle hamn*, Sjöfartsverket, 2009. Samt en powerpoint presentation, Market development sjötransporter, gjord av Nils-Johan Haraldsson på SCA Transforest, med vidare hänvisning till The Hamburger Shipbrokers´ Association.
- En vanlig rutt är Rotterdam-Sundsvall, ca 1300 nautiska mil. Dagens fartyg håller en hastighet på ungefär 13 knop. Större fartyg skulle kunna hålla en högre hastighet samtidigt som de då förbrukar något mer bränsle. I utredningsalternativet antas cirka 100 timmar gångtid samt tid för lots, tilläggning och lossning, vilket antas ge en sammanlagd beräknad genomsnittlig transporttid för containerfartyg på 5 dygn.

Tabell 3. Beräknad kostnadsbesparing för godstransportörer till följd av att större containerfartyg kan användas i den planerade containerhamnen än i Tunadalshamnen.

År	**2025**
Prognos, containrar över kaj	105 800
Prognos, anlöp	120
Kostnad $/TEU/dygn	4
Besparing $/TEU/dygn	4
Besparing SEK/TEU	132
Restid Rotterdam - Sundsvall (dygn)	5
Total besparing MSEK/år, fartyg 1200 TEU	7,0
Total besparing MSEK/år, fartyg 1600 TEU	14,0

För transport med järnväg har i jämförelsealternativet antagits att som mest 23 000 TEU per år kan omlastas till och från godståg vid den nuvarande kombiterminalen[21]. Sedan 1 januari 2012 går 5 godståg i veckan direkt till Göteborg med 33 trailervagnar[22]. Om 2 TEU per vagn kan transporteras skulle det innebära att 17 160 TEU per år kan transporteras med just destinationen Göteborg.

En viktig iakttagelse är att det med kombiterminalen och hamnen i jämförelsealternativet är svårt att hantera mer containergods än vad som redan hanteras i JA. Det enda expansionsalternativet skulle vara med lastbil. Det finns naturligtvis en osäkerhet i om industrierna skulle finna det intressant med så stora lastbilstransporter. Den största nyttan av utredningsalternativet kan därför antas vara den indirekta nyttan att industrierna i Sundsvallsregionen kommer att kunna utöka sin produktion för att möta den prognosticerade efterfrågan när det blir praktiskt möjligt med en utökad kapacitet för järnvägs- och containertransporter. Detta ger positiva regionala effekter bland annat i form av fler arbetstillfällen inom berörda industrier, ökad attraktionskraft för övriga arbetsgivare i regionen, ökad regional BNP något som dessvärre är mycket svårt att beräkna samhällsekonomiskt utan ett större statistiskt underlag[23].

Typen av gods till och från hamnen (större fartyg, större lagringskapacitet)

Även i jämförelsealternativet kan containertrafik tas emot, men hanteringen var inte alls anpassad till detta. I utredningsalternativet möjliggörs en rationell containerhantering, vilket är en förutsättning för att industrin ska se detta som ett bärkraftigt godstransportalternativ. I utredningsalternativet finns dessutom möjlighet att även lagra containrar under en kortare tid samt att det går att långtidslagra flytande naturgas. Detta ger en välkommen flexibilitet för att hantera olika typer av transportkedjor.

Ny lokalisering av kombiterminalen

I utredningsalternativet föreslås att kombiterminalen i Sundsvall flyttar till Tunadalsområdet där det redan idag finns ett stort kluster av industrier med stora transportbehov. I Sundsvallsregionen finns många fler industrier, exempelvis längs med kusten söder om Sundsvall, men de industrier som finns i närheten av Tunadalsområdet har ett transportbehov som tillsammans kan belägga en containerhamn av den föreslagna storleken.

---

[21] Tyréns (2006), *Idéstudie: Förslag till lokalisering av ny kombiterminal i Sundsvallsregionen*, på uppdrag av Trafikverket.

[22] http://intelligentlogistik.se/archives/515

[23] Med nuvarande tillgängligt material kan främst en kvalitativ bedömning göras – som gjordes av Sweco Eurofutures, (2009), *Regionalekonomisk konsekvensbedömning: FÖP Tunadal-Korsta-Ortviken*. Med mer regional statistik skulle exempelvis en regionalekonomisk modellkörning kunna göras av exempelvis rAps-modellen (se exempelvis http://tillvaxtanalys.se/tua/export/sv/filer/statistik/rAps/rAps.pdf)

År 2015 beräknas en ny E4-bro vara klar som innebär att E4 inte längre kommer att passera centrala Sundsvall. Vid en omlokalisering av kombiterminalen till Tunadalsområdet kommer transporter till kombiterminalen eller hamnen inte att behöva gå genom centrala Sundvall utan kan nyttja nya bron eller gå via Bergsåker. Detta kommer att bidra till följande samhällsnytta som inte har kunnat beräknas monetärt eftersom underlag saknats:

- Mindre buller för boende nära den befintliga kombiterminalen[24]
- Mindre utsläpp från lastbil i centrala Sundsvall
- En potentiell negativ effekt med en kombiterminal norr om Sundsvall är att södergående farligt gods på järnväg kan komma att transporteras genom tättbebyggt område

Mindre fossil bränsleförbrukning

En annan alternativskiljande effekt av att välja utredningsalternativet istället för jämförelsealternativet är att till följd av stordriftsfördelar av att kunna använda större containerfartyg vid fartygsfrakter kommer mindre fartygsbränsle att användas vilket även ger lägre utsläpp av fossila bränslen. Dessutom kan vissa godsflöden som i jämförelsealternativet går på lastbil istället kan transporteras med fartyg och godståg när den nya kombiterminalen är i bruk. I kalkylen har hänsyn tagits till att även fartygs- och godstågstransporter bidrar till utsläpp av fossilt koldioxid samt andra externa effekter.

Genom att området kommer att bli direktanslutet till två av SCA:s fabriker kommer behovet av att använda det allmänna vägnätet i området för tunga transporter att minska. Dagens produktionsnivå på pappersbruket Ortviken ligger på ca 850 000 ton/år och genererar 25 758 rundturer med en körsträcka på 10 km mellan pappersbruket och hamnen per år i JA och ca 5 km i UA. Med rådande produktionsprognos kommer lastbilstransporterna att öka till 38 091 rundturer år 2013 och till 75 091 rundturer år 2030. En direktanslutning till pappersbrukets område skulle vid full utbyggnad innebära en minskning bränsleförbrukning på 250 000 liter per år vilket motsvarar utsläpp på 650 ton koldioxid per år. Räknas detta om till monetärt värde skulle det idag bli en besparing på 147 000 kr per år för motsvarande utsläppsrätter av koldioxid och 3 250 000 kr per år för minskad bränsleförbrukning.

I den samhällsekonomiska bedömningen är därför en viktig alternativskiljande aspekt att det blir kortare transportsträckor mellan fartyg – järnväg – lager – industri. En ännu mer betydande effekt är alla de externa effekter (det vill säga ekonomiska transaktioner som påverkar nyttan för tredje part) som kan undvikas när godstransporter kan flyttas över från lastbil till järnväg (och även i viss grad till fartyg) samt att en omlastning från lastbil till järnväg i Töva kan undvikas. Framför allt handlar det om förbränning av fossila bränslen som kan undvikas (där tredje part påverkas av klimatförändringar som en följd av utsläpp koldioxid). De externa effekterna är beräknade enligt beräkningsvärden från ASEK

[24] Statistik över bullernivåerna i JA och UA har saknats.

4[25], uppräknat till 2010-års prisnivå. I tabell 4 a och b redovisas anläggningskostnaden samt de alternativskiljande nyttorna mellan utrednings- och jämförelsealternativet som har kunnat beräknas[26].

Tabell 4a. Översiktlig monetär beräkning av årlig skillnad i nytta mellan jämförelse- och utredningsalternativ (MSEK) av de nyttoposter som varit möjliga att beräkna monetärt. I tabell 4a visas anläggningskostnader (se även tabell 5 för viss fördjupning) samt alternativskiljande effekter för transportföretag. Tabellen 4b är en direkt fortsättning av denna tabell.

	2025		**Kommentarer**
	MSEK/år	MSEK	Kalkylperiod 40 år
Anläggningskostnad, inkl skattefaktor 1	- 57	- 1 126	Den annuitetsberäknade anläggningskostnaden har beräknats med 4 % ränta. Anläggningskostnad utan skattefaktor 1 är 931 miljoner kronor.
Drift- och underhållskostnader			Okänd, brukar inte vara så höga
Reinvestering			Okänd, relativt kort kalkylperiod för många utav de berörda investeringarna. Få reinvesteringar kommer troligen att bli aktuella.
Restvärde			Okänd, påverkar i sådana fall NNK positivt
Alternativskiljande nyttor	2025	Diskonterat, **40 år, 4 %**	
TRANSPORTFÖRETAG			
Transporter - containerhamnen			
Minskade transportkostnader till följd av överflytt från lastbil och järnväg till fartyg	7	**129**	Vissa stordriftsfördelar till följd av transport på järnväg och fartyg
Driftskostnader inkl fartygsbunker, till följd av stordriftsfördelar med större fartyg	14	**251**	Fartyg med kapacitet på 1600 TEU jämfört med 800 TEU
Minskade transportkostnader inom Tunadalsområdet till hamnen (till följd av nya vägar)		**1**	11
Transporter - direkttåg istället för lastbil till Töva			
Minskade transportkostnader till följd av överflytt från lastbil och järnväg	16	**280**	Stordriftsfördelar med järnväg från kombiterminalen istället för lastbil

[25] SIKA PM 2008:3,*Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK4*

[26] De externa effekterna är beräknade enligt ASEK 4, uppräknat till 2010-års prisnivå.

Tabell 4b. Översiktlig monetär beräkning av årlig skillnad i nytta mellan jämförelse- och utredningsalternativ (MSEK) av de nyttoposter som varit möjliga att beräkna monetärt. I tabell 4b visas alternativskiljande externa effekter. Tabellen 4b är en direkt fortsättning av tabell 4a.

EXTERNA EFFEKTER	2025	Diskonterat, **40 år, 4 %**	
Transporter - containerhamnen			
Typdestinationer			
Transport med lastbil Sundsvall - Göteborg ersätts med fartyg	38	**684**	20388 lastbilar ersätts med fartyg
Transport med järnväg Sundsvall - Göteborg ersätts med fartyg	1	**21**	115000 tågvagnar ersätts med fartyg
Interntransporter inom området			
Minskad klimatpåverkan för transporter inom Tunadalsområdet till hamnen (till följd av nya vägar)	2	**45**	Ca 5 km kortare vägsträcka per rundtur, dieseldriven lastbil antas
Transporter - direkttåg istället för lastbil till Töva			
Ved från skogen (Töva) till SCA Ortviken	7	**124**	8500 tågvagnar avlastar 12750 lastbilar
Ved från skogen (Töva) till SCA Tunadal	4	**73**	5000 tågvagnar avlastar 7500 lastbilar
Sågade varor + gods från Bollsta tallsågverk	4	**65**	3000 tågvagnar avlastar 9000 lastbilar
Biobränsle till SEAB Biobränslelager	5	**85**	3700 tågvagnar avlastar 2750 lastbilar. Biobränsleanläggning antas även i jämförelsealternativet
Massa och papper från SCA magasin	4	**76**	314 667 ton från ny pappersmaskin SCA. Antaget att om inte ny kombiterminal finns skulle omlastning i Töva ske från lastbil till järnväg
SUMMA	**125**	**2245**	**Summa samhällsekonomisk nytta för Transportföretag samt Externa effekter**

Sammanfattningsvis kan konstateras att summan av de monetärt beräknade samhällsekonomiska nyttorna är mer än dubbelt så stora som anläggningskostnaderna. Kalkylen över anläggningskostnader är i detta tidiga skede en överslagskalkyl där många detaljer saknas, bland annat drift- och underhållskostnader samt en eventuell uppdelning i etapper under byggskedet. Dessa okända faktorer brukar inte bidra till att kostnaden för utredningsalternativet blir motsvarande en dubblerad anläggningskostnad, utan snarare en ökning av de totala kostnaderna med upp till 10 %.

Modern hanteringsutrusning i hamnen

Med modern hanteringsutrustning för lastning och lossning av containerfartyg möjliggörs en effektivare hantering vilket innebär att mer gods hanteras på kortare tid.
I Tunadalshamnen används idag kranar av liknande typ som andra mindre svenska hamnar använder. Effektiviteten på den befintliga kranen är ca 15 containerlyft per timma. I utredningsalternativet ingår investering i ytterligare en kran, vilket kommer att innebära

en fördubbling av hanteringskapaciteten. Genom en snabb hantering bidrar det också till att fartygen ligger stilla vid kaj minsta möjliga tid vilket är fördelaktigt vid upphandlande av frakter. Ingen samhällsekonomisk beräkning har gjorts av just denna effekt då den utgör en förutsättning för dimensioneringen av hamnen och ett viktigt underlag för antalet TEU som kan hanteras per år.

Elektrifiering av industrispåret mellan Ådalsbanan och Tunadalshamnen som nämndes i inledningen antas vara genomförd vilket medför att en lokvändning slipper göras i Timrå, så att transporttiden förkortas med 40 minuter (inklusive besparing av utsläpp från dieselloket). Ingen beräkning har gjorts av exempelvis den samhällsekonomiska besparingen av antalet transporttimmar och det minskade bidraget till klimatpåverkan från dieselloket eftersom det i jämförelsealternativet antas att gods från Tunadalsområdet som ska huvudsakligen ska transporteras med järnväg transporteras med lastbil till kombiterminalen inne i centrala Sundsvall eller via omlastningsstationen i Töva.

Skogens värde – icke monetärt beräknade effekter

Genom att placera en hamn så nära skogen som möjligt hålls transportkostnader nere vilket gör att värdet på skogen kan bestå. Skulle en hamnanläggning läggas längre ifrån riskerar skogens värde att falla då transporter till kund fortfarande måste betalas samtidigt som världsmarknadspriserna håller en viss nivå. Ingen monetär beräkning har genomförts av denna effekt.

Miljö – icke monetärt beräknade effekter[27]

Den dominerande miljöeffekten bedöms vara ianspråktagande av mark- och vattenområdet. För att kunna anlägga av hamnen på den föreslagna platsen kommer att innebära att 8,5 hektar naturmark behöver fyllas ut och hårdgöras (kajer, uppställningsyta, kombiterminal, industrispår, vägar, mm). Den tillkommande hamnverksamheten innebär att ca 520 meter av en idag orörd strand kommer att blir morfologiskt påverkad. I anslutning till området ligger Tunabäcken. På en sträcka av ca 230 meter kommer nivån på Tunabäcken att sänkas mellan 5 och 10 meter samt kulverteras. Inga samhällsekonomiska konsekvenser antas uppkomma till följd av detta då exempelvis förorenat dagvatten kommer att tas omhand och räknas in i driftskostnaderna för hamnen.

En betydande indirekt miljöeffekt av etableringen är att byggandet av hamnen och kombiterminalen innebär ett ianspråktagande av det befintliga grönområdet bland annat en ca 520 m lång strand och en avveckling av en kulturintressant bebyggelse i Granli/Petersvik,

[27] WSP,*Miljökonsekvensbeskrivning - Byggande och drift av en containerhamn och LNG-terminal i Sundsvall, utfyllnad av vattenområde och kulvertering av Tunabäcken,* på uppdrag av Sundsvall Logistikpark

söder om den planerade hamnen. Tunadalsområdet är sedan länge ett område som är dominerat av tung industri och området för den planerade containerhamnen och kombiterminalen i utredningsalternativet är enligt kommunens översiktsplan avsett för industriändamål. Det saknas underlag och vedertagna metoder för att beräkna exempelvis det rekreationsvärde som kan gå förlorat.

En nytta som vi inte heller har kunnat beräkna till följd av att underlag saknats är det faktum att en flytt av kombiterminalen skulle frigöra yta för ny markanvändning i ett centralt läge nära det planerade resecentrumet vid den nuvarande järnvägsstationen[28]. Området för den nuvarande kombiterminalen är tänkt som framtida utvecklingsområde i kommunens s översiktsplan för området. Ingen värdering av potentiella mark- och byggrätter har i skrivande stund funnits tillgängliga.

Luft – icke monetärt beräknade effekter (arbetsmaskiner)

Hamnverksamheten och arbetsmaskiner som används inom området kommer att innebära utsläpp till luft. I vilken omfattning omgivningen kan komma att påverkas beror slutligen på hur verksamheten kommer att bedrivas och på utformningen av den.

Den nu aktuella utökningen av hamnverksamheten kommer att innebära emissioner från lastmaskiner och fartygens hjälpmaskiner. Utsläppen kommer framförallt att beröra normerna för kvävedioxid, svaveldioxid, kolmonoxid, partiklar och ozon. Såväl anläggande, drift som transporter till och från området kommer att medföra utsläpp till luft.

Vatten – icke monetärt beräknade effekter

Som nämnts ovan är den planerade utfyllnaden av ett 8,5 ha stort vattenområde den åtgärd som påverkar vattenmiljön mest.

Under den period som vattenarbeten pågår för att fylla ut vattenområdet, anlägga kajer et cetera finns risk för att grumlighet uppstår och att föroreningar (från sedimenten) kan spridas. Åtgärder kommer att vidtas för att begränsa de negativa effekterna så långt som möjligt.

Den ändrade markanvändningen, från naturmark till hårdgjorda ytor, innebär att det kommer att uppstå dagvatten. Hamnverksamheten, fordonstrafik, snöhantering och övriga verksamheter inom området kommer att generera förorenat dagvatten. Förorenat dagvat-

[28] Sundsvalls kommun (2011), *Fördjupad översiktsplan med miljökonsekvensbeskrivning Resecentrum och järnvägen genom Sundsvall – Samrådshandling, 2011-03-04*.

ten kommer att tas omhand. Hamnen är dessutom skyldig att ta emot avloppsvatten och sludge (oljerester från fartygens maskinrum) från fartygen.

Den tillkommande hamnverksamheten innebär att ytterligare ca 520 meter av en idag orörd strand kommer att blir morfologiskt påverkad. I anslutning till området ligger Tunabäcken. På en sträcka av ca 230 meter kommer nivån på Tunabäcken att sänkas mellan 5 och 10 meter samt kulverteras.

Lastning och lossning av fartyg innebär alltid en risk för införsel av främmande arter.

Det finns en risk för att miljökvalitetsnormen övergödning samt kemisk status av havet och bäcken påverkas negativt genom att dagvatten och spill från verksamheten oavsiktligt kan komma att bidra till ökade utsläpp av kväve, fosfor och andra kemiska ämnen. Ingen anslutning av renat dagvatten borde dock göras till bäcken.

Avfall – icke monetärt beräknade effekter

Hamnverksamheten som sådan genererar avfall, t.ex. från service av fartyg, avspolning av arbetsmaskiner, tömning av oljeavskiljare, kemikaliehantering, avfall från fartyg, m.m. Hamnen kommer att ta omhand avfall från fartyg och den egna verksamheten enligt gällande bestämmelser. Det kommer inte att ske någon mellanlagring av avfall inom hamnområdet. För verksamheten kommer det att finnas en avfallsplan.

Inom hamnområdet kommer det att finnas två mottagningsstationer, en för icke farligt avfall och en för farligt avfall. Mottagningsstationen för farligt avfall kommer att vara väderskyddad och installerad på en tät botten. Behållare kommer att märkas ändamålsenligt, säkras och skyddas mot påkörning. Förvaringsytor kommer att förses med sekundärt skydd så att spill eller läckage hålls kvar och kan omhändertas. Storleken, utformningen och beslut om fraktionsuppdelning i mottagningsstationerna kommer att utarbetas i samarbete med avfallshanterarna. En utökning och anpassning av mottagningsstationerna till användarnas behov är en process som kommer att pågå fortlöpande allt eftersom hamnen expanderar.

Fartygen ska lämna oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten samt sludge i hamnen för omhändertagande.

Buller

Såväl den nya hamnverksamheten som den trafikökning den kommer att bidra till ökat buller i området. Såväl väg- som järnvägstrafiken till området förväntas öka och vissa områden kan komma att få ökade bullerstörningar som följd av utbyggnaden.

Bullerpåverkan från transporterna ingår i kalkylen, men inte buller till följd av arbete vid den planerade hamnen eller kombiterminalen[29]. Omlokalisering av den nuvarande kombiterminalen från bangården vid Sundsvalls centrala järnvägsstation till Tunadalsområdet kommer att bidra till att bullersituationen blir bättre för de boende nära Sundsvalls centrala järnvägsstation.

Riskfrågor – icke monetärt beräknade effekter

Den planerade verksamheten kan medföra risker för människors liv och hälsa samt för miljön. Som ett led i tillståndsansökan har därför en övergripande och en detaljerad riskbedömning för hamnverksamheten tagits fram. Från den övergripande bedömningen framgår att de största riskerna för människors liv och hälsa är förknippade med utsläpp av LNG, eventuell antändning och efterföljande brand. Resultaten från den detaljerade riskbedömningen i form av brandberäkningar ger en vägledning i bedömning av säkerhetsavstånd mellan olika enheter inom planområdet.

Med avseende på miljön, kan verksamheten påverka den yttre miljön genom eventuellt utsläpp till luft, vatten eller mark av t.ex. naturgas, olja drivmedel eller kemikalier. Effekter av utsläpp kan innebära bidrag till växthuseffekten samt skadliga effekter i mark- och vattenmiljön.

Då verksamheten omfattas av Sevesolagstiftningen ställs krav på att utföra en säkerhetsrapport. Den ska bl.a. innehålla ett handlingsprogram med avseende på hantering av brandfarliga varor och en intern plan för räddningsinsatser. I ett handlingsprogram redovisas hur riskerna för allvarliga kemikalieolyckor kommer att hanteras och hur de ska kontrolleras. En intern plan för räddningsinsatser upprättas för att minimera följderna av allvarliga kemikalieolyckor och begränsa de skador som orsakas på människor och miljö.

Riskbedömningen visar att den sökta verksamheten innebär en ökad risk jämfört med nollalternativet - att ingen anläggning uppförs. Samtliga risker är dock acceptabla om de rekommenderade riskreducerande åtgärderna följs upp.

Sammanfattning av icke-monetära effekter

Alla samhällsekonomiskt relevanta konsekvenser har inte varit möjliga att värdera i kronor och ören. Det saknas etablerad metodik för att göra det på ett rättvisande sätt. Dessa samhällsekonomiska nyttor ingår ändå i den samlade samhällsekonomiska bedömningen, även om avvägningen görs utifrån ett resonemang om nyttans relativa storlek snarare än utifrån en beräkning.

[29] Underlag för bullernivåer vid hamnen och kombiterminalen saknas men antas ligga inom de bullernormer som finns.

Tabell 5. Kommentarer och värdering av icke-monetära effekter till följd av utredningsalternativet.

Positiv nytta	Negativ nytta	Kommentarer
Regional ekonomisk nytta till följd av att skogsindustrin på orten kan expandera (fler arbetstillfällen, potential till ökad regional tillväxt).	Den ändrade markanvändningen, från naturmark till hårdgjorda ytor, innebär att det kommer att uppstå dagvatten. Hamnverksamheten, fordonstrafik och övriga verksamheter inom området kommer att generera förorenat dagvatten. Förorenat dagvatten kommer att tas omhand. Riskbedömningen visar att den sökta verksamheten innebär en ökad risk jämfört med jämförelsealternativet. Samtliga risker anses vara acceptabla om de rekommenderade riskreducerande åtgärderna följs upp.	Drivkraften bakom utredningsalternativet är att den lokala industrin ska få möjlighet att expandera. Det är en stor arbetsgivare i kommunen som även försörjer många underleverantörer. ➔ Mycket positiv nytta Den största negativa miljökonsekvensen är kopplad till ny markanvändning inom området. Området har dock redan en tung industriell karaktär där den ytterligare exploatering och riskexponering som föreslås inte kommer att sticka ut märkvärt. ➔ Måttlig negativ nytta
Vid en nedläggning av kombiterminalen i jämförelsealternativet innebär det (beroende på den alternativa användningen avmarken) troligtvis en minskning av bullernivån för boende nära Sundsvalls centrala järnvägsstation.	Bullernivån inom området kommer att öka till följd av en ökad mängd arbetsmaskiner och transporter vid den planerade hamnen eller kombiterminalen i utredningsalternativet. Hamnverksamheten och arbetsmaskiner som används inom området kommer att innebära utsläpp till luft. I vilken omfattning och om omgivningen kommer att påverkas beror slutligen på hur verksamheten kommer att bedrivas och på utformningen av den.	Tung lastbilstrafik kommer att flytta från centrala Sundsvall där många fler boende är exponerade för buller och luftföroreningar till ett industriområde som dels är bättre ventilerat och dels färre boende blir exponerade. ➔ Positiv nytta
En flytt av kombiterminalen skulle frigöra yta för ny markanvändning i ett centralt läge nära det planerade resecentrumet och i närheten av ett nytt bo-	En betydande indirekt miljöeffekt av etableringen är att byggandet av hamnen och kombiterminalen innebär ett användande av det befintliga grönområdet, en strand med naturvärden och avveckling av	I båda fallen är marken avsedd för industriella ändamål (inklusive framtida utvecklingsområde) i översiktsplanerna. Utredningsalternativet ger ett stort mervärde för

Positiv nytta	Negativ nytta	Kommentarer
stadsområde vid vattnet. Området för den nuvarande kombiterminalen är reserverat i den fördjupade översiktsplanen som framtida utvecklingsområde.	kulturintressant bebyggelse i Granli/Petersvik, söder om den planerade hamnen.	många betydande verksamheter i regionen. ➔ Måttligt positiv nytta
Minskad trängsel på E4 (söder om Sundsvall) till följd av färre lastbilstransporter till och från Sundsvalls näringsliv.	Lastning och lossning av fartyg innebär alltid en risk för införsel av främmande arter. Det finns en risk för att miljökvalitetsnormen för övergödning samt kemisk status av havet och Tunabäcken påverkas negativt.	Det saknas underlag för att föra ett resonemang kring sannolikheten att dessa positiva och negativa effekter slår in. ➔ Oklart, troligtvis måttligt positiv (mindre lastbilstrafik) respektive måttligt negativ nytta (vattenkvaliteten)
Genom att placera en hamn med kombiterminal så nära skogen som möjligt hålls transportkostnader nere vilket gör att värdet på skogen kan hållas uppe på en globalt konkurrenskraftig nivå. Kapacitet frigörs i Tunadalshamnen och på järnvägsspåren vilket möjliggör för expansion för bland annat SCA Östrand och övrig industri i Sundsvallsområdet.	Mindre natur i landskapsbilden bland annat från Alnön och det kommande södra brofästet av E4. Befintliga industrier dominerar dock redan omgivande landskapsbild.	Nyttan av ett välfungerande logistiksystem i nära anslutning till produktionsanläggningarna är troligtvis mycket stor för skogsindustrin, liksom för annan industri i regionen. ➔ Mycket positiv nytta Med större containerfartyg kommer antalet anlöp av containerfartyg att minska något vilket på sitt sätt kan bidra till en mindre stressande landskapsbild ➔ Måttligt negativ nytta

Sammanfattningsvis kan konstateras att även bland de icke-monetära nyttorna finns en övervikt av positiva nyttor (se kommentarerna till tabell 5).

Något som bör poängteras är att alla nyttor i den samhällsekonomiska bedömningen är kopplade till att den lokala industrin (framför allt SCA Ortviken) kommer att kunna expandera sin produktion till år 2025.

4 Anläggningskostnad

Utredningsalternativet har beräknats kosta i överslag ca 930 miljoner kronor att genomföra. I kostnaderna ingår (se tabell 6 för en överblick):

- Schaktning av jord och berg för att utjämna marken för hamnområdet
- Fylla upp vallar och hårdgöra hamnytan
- Bygga kajer samt kransspår
- Bygga huvudvägar och sekundärvägar inom planområdet
- Bygga en vägtunnel som en del av en ny entré till området
- Bygga järnvägsterminalspår samt parallella spår vid kombiterminalen, hamnspår, spår till biobränslelager, spår till gaslager, växlar
- Anlägga byggnader, kontor, verkstäder, hamnkran, omläggning SCB Tub, rivning av del av magasin 4, ombyggnad Neste, dagvattenhantering

Tabell 6. Sammanställning av anläggningskostnader för berörda investeringar i UA.

Översiktliga kostnader	MSEK
Schaktning för plana ytor	271
Hamnyta	414
Vägar och tunnel inom planområdet	75
Järnväg inom planområdet	48
Övrigt	123
Byggnader, kontor , verkstad	
Dagvattenhantering, rivning, byggande i vatten, kajer	
Summa	**931**

Bland de kostnader som inte ingår är kostnader för upprustning av Tunadalsspåret, Malandstriangeln, järnvägsspår och väg till SCA Ortviken eller iordningställning av området runt det nya planerade SCA magasinet.

Vid beräkning av den annuitetsberäknade kostnaden[30] för samhällsekonomiska bedömningen har sedvanlig skattefaktor 1[31] lagts till, vilket bidrar till att den årliga samhällse-

[30] De grundförutsättningar som rekommenderas av ASEK4 (SIKA PM 2008:3, *Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 4*) har använts; 4 % diskonteringsränta, kalkylperiod på 40 år, samma prisnivå för kostnader och nyttor (i denna utredning har 2010-års prisnivå valts).

konomiska kostnad som den årliga samhällsekonomiska nyttan jämförs med hamnar på 57 miljoner kronor.

5 Sammanfattande bedömning

Sundsvall Logistikpark ansöker om att få anlägga ny och kompletterande hamn- och kombiterminalverksamhet samt övrig logistikverksamhet bedriven av tredjepartsaktörer i anslutning till hamnen och kombiterminalen i Industriområdet Tunadal-Korsta-Ortviken (denna satsning benämns som Utredningsalternativet). Industriområdet har en stor strategisk betydelse för utveckling av näringslivet i Sundsvallsregionen. Området har redan idag volym- och personalmässigt omfattande verksamheter samt ett flertal företag som är beroende av verksamheten i området. Sundsvalls kommun har via hel- och delägda dotterbolag stora intressen där, inte minst genom ägandet av hamninfrastrukturen.

Den planerade containerhamnen klassas som vattenverksamhet. Vattenverksamhet får, enligt den särskilda tillåtlighetsregeln i 11 kap 6 § miljöbalken, endast bedrivas om dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den. Inför en prövning enligt miljöbalken behövs därmed en bred samhällsekonomisk bedömning av vattenverksamheten. Syftet med bestämmelsen är att hindra etablering av verksamheter som inte är samhällsekonomiskt motiverade. I ansökan ingår även en kombiterminal samt lagringsytor för flytande naturgas.

Enligt det ansökta utredningsalternativet behövs till år 2025 en utökad transportkapacitet vid en containerhamn i Sundsvallsregionen för att kunna hantera ca 105 800 ISO-containrar (TEU) per år. Den lokala industrin har för avsikt att utöka sin produktion och behöver en mer anpassad transportinfrastruktur för att kunna göra det. Dagens hamn, Tunadalshamnen, är inte anpassad för containertrafik. Både den nuvarande hamnen och kombiterminalen på orten (det vill säga Jämförelsealternativet) anses redan ligga nära sin maximala kapacitet. Som förutsättning för utredningsalternativet ingår att de spårinvesteringar som ingår i Genomförandeavtalet från 2009-09-30 mellan Banverket/Trafikverket, Länsstyrelsen Västernorrlands län, SCA Forest Products och Sundsvalls kommun.

Den huvudsakliga nyttan med att anlägga en ny containerhamn och att skapa en samlokalisering med en ny intermodal kombiterminal är att hålla nere transportkostnaderna för varor, både till och från regionen. För att minska transportkostnaderna på långa avstånd bör energi- och kostnadseffektiva fartyg användas för att komma åt skalfördelar i driften. Det är också viktigt att hanteringen i hela logistikkedjan blir så tids- och kostnadseffektiv som möjligt.

[31] Offentligt finansierade produktionskostnader ska enligt samhällsekonomisk praxis (ASEK4) räknas upp med ”Skattefaktor 1” som avser korrigera offentlig resursanvändning för att efterlikna den privata som belastas med moms. Skattefaktor 1 har värdet 1,21.

En sidoeffekt av att kunna utnyttja transportmedlens stordriftsfördelar genom att det blir lättare att flytta över gods från lastbilstransporter till fartygs- och järnvägstransporter är att även exempelvis koldioxidutsläppen per transporterad tonkilometer blir lägre i utredningsalternativet. Den samhällsekonomiska bedömningen visar att det finns ytterligare en betydande samhällsekonomisk positiv nytta i att utsläppen av koldioxid minskar trots att mängden transporterat gods ökar totalt sätt i utredningsalternativet.

De större alternativskiljande effekter som ingår i den samhällsekonomiska kalkylen består framför allt av de effekter som härrör från industrins prognos om att få till stånd en överflyttning från lastbil till järnväg och containerfartyg för vissa godsflöden:

- Minskade transportkostnader till följd av stordriftsfördelar med ett containerfartyg med kapacitet på 1600 TEU - istället för ett containerfartyg med kapacitet på 800 TEU - samt vissa stordriftsfördelar av att transportera gods på järnväg jämfört med på lastbil
- Minskade externa effekter (koldioxid, buller, svaveldioxid, kväveoxider, olyckor)
- Minskat behov av omlastning från järnväg till väg i Töva

Den samhällsekonomiska nytta som varit möjlig att beräkna monetärt ger indikationer på att det är klart samhällsekonomiskt lönsamt att genomföra utredningsalternativet istället för jämförelsealternativet. Nettonuvärdeskvoten (NNK) är positiv och ligger på 1,2 vilket betyder att den diskonterade nyttan är mer än dubbelt så stor som kostnaden.

Det finns naturligtvis många effekter (både positiva och negativa) som inte gått att värdera monetärt, och de har tagits med i beaktande i den slutliga samhällsekonomiska bedömningen. I skrivande stund saknas underlag för beräkning - och i vissa fall saknas även vedertagen beräkningsmetod - av följande samhällsekonomiska nyttor av utredningsförslaget (i förhållande till jämförelsealternativet):

Positiv nytta:

- Regional ekonomisk nytta till följd av att skogsindustrin på orten kan expandera (fler arbetstillfällen, potential till ökad regional tillväxt).
- Vid en nedläggning av kombiterminalen i jämförelsealternativet innebär det (beroende på den alternativa användningen avmarken) troligtvis en minskning av bullernivån för boende nära Sundsvalls centrala järnvägsstation.
- En flytt av kombiterminalen skulle frigöra yta för ny markanvändning i ett centralt läge nära det planerade resecentrumet och i närheten av ett nytt bostadsområde vid vattnet. Området för den nuvarande kombiterminalen är reserverat i den fördjupade översiktsplanen som framtida utvecklingsområde.
- Minskad trängsel på E4 (söder om Sundsvall) till följd av färre lastbilstransporter till och från Sundsvalls näringsliv.
- Genom att placera en hamn med kombiterminal så nära skogen som möjligt hålls transportkostnader nere vilket gör att värdet på skogen kan hållas uppe på en globalt konkurrenskraftig nivå.

Negativ nytta:

- Bullernivån inom området kommer att öka till följd av en ökad mängd arbetsmaskiner och transporter vid den planerade hamnen eller kombiterminalen i utredningsalternativet.
- Hamnverksamheten och arbetsmaskiner som används inom området kommer att innebära utsläpp till luft. I vilken omfattning och om omgivningen kommer att påverkas beror slutligen på hur verksamheten kommer att bedrivas och på utformningen av den.
- En betydande indirekt miljöeffekt av etableringen är att byggandet av hamnen och kombiterminalen innebär ett utnyttjande av det befintliga grönområdet, en strand med naturvärden och en avveckling av en kulturintressant bebyggelse i Granli/Petersvik, söder om den planerade hamnen.
- Lastning och lossning av fartyg innebär alltid en risk för införsel av främmande arter.
- Riskbedömningen visar att den sökta verksamheten innebär en ökad risk jämfört med jämförelsealternativet. Samtliga risker anses vara acceptabla om de rekommenderade riskreducerande åtgärderna följs upp.
- Mindre natur i landskapsbilden bland annat från Alnön och det kommande södra brofästet av E4. Befintliga industrier dominerar dock redan omgivande landskapsbild.

WSP:s samlade samhällsekonomiska bedömning, där även de icke monetärt värderade effekterna ingår, är att det är samhällsekonomiskt lönsamt att gå vidare med utredningsalternativet, det vill säga att anlägga ny och kompletterande hamn- och kombiterminalverksamhet samt övrig logistikverksamhet bedriven av tredjepartsaktörer i anslutning till hamnen och kombiterminalen i Industriområdet Tunadal-Korsta-Ortviken. De samhällsekonomiska fördelarna bedöms överväga nackdelarna utifrån det underlag som har funnits tillgänglig vid tidpunkten för denna utredning.

WSP är ett globalt företag som erbjuder kvalificerade konsulttjänster för samhälle och miljö. Med drygt 250 kontor världen över och mer än 9 500 medarbetare är WSP ett av de största konsultföretagen i Europa och bland de tio största i världen. Verksamheten bedrivs huvudsakligen i Storbritannien och Sverige, men också i övriga Europa, USA, Afrika och Asien.

I Sverige är WSP ett rikstäckande konsultföretag med ca 1900 medarbetare. Verksamheten bedrivs inom följande affärsområden: WSP Analys & Strategi, WSP Byggprojektering, WSP Environmental, WSP International, WSP Management, WSP Samhällsbyggnad och WSP Systems.

WSP Analys & Strategi
Arenavägen 7
121 88 Stockholm-Globen

Telefon 08-688 60 00
Fax 08-688 69 16
www.wspgroup.se